

Skrzydłata **POLSKA**



Polskie samoloty treningowe „Junak-2” na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego.

Foto: B. Koszewski

**LATAŁEM
NA WŁASNE
RYZIKO**
(str. 13)

W NUMERZE:

●
Pilot
Czerwonego
Krzyża

●
Z wizytą
u radzieckich
lotników
w Polsce

●
Samoloty:
MiG-19 i J-29

●
Szybowiec
treningowy
„Meise”

ECHA TYGODNIA

DALEKIE TRASY I NIEWESOŁE PERSPEKTYWY W KRAJU

SPRAWY przyszłości naszego lotnictwa cywilnego są w dalszym ciągu żywo dyskutowane w środowiskach lotniczych. Nowym głosem w tej dyskusji, a równocześnie wyrazem stanowiska Zarządu Lotnictwa Cywilnego, był ogłoszony w ostatnim tygodniu w radio i prasie (tylko fragmentarycznie) projekt planu perspektywicznego opracowany przez dyrektora Minorńskiego. Jest w nim wiele słuszných i nie budzących wątpliwości postulatów, wysuwanych pod adresem naszej komunikacji lotniczej. Dyrektor Minorński udowodnił m. in. w projekcie swego planu, że położenie geograficzne Polski, dotychczasowy wzrost przewozów na liniach lotniczych (który jest — nawiasem mówiąc — większy niż przeciętna światowa), istnienie ośrodków naukowo-badawczych i konstrukcyjnych oraz wysokokwalifikowanych kadr pilotów i inżynierów lotniczych — rokuja duże perspektywy rozwojowe polskiego lotnictwa cywilnego.

Tego rodzaju optymizm dyrektora ZLC napawać mógłby chyba każdego otuchą, podobnie jak i ambitne zamierzenia „Lotu” wyruszenia na dalekie trasy — na Bliski Wschód, do Ameryki Północnej i Południowej, a także do Chin. Mógłby, ale nie może, gdyż lotnicza opinia publiczna jest ostatnio zaniepokoiona treścią wywiadu przeprowadzonego z dyrektorem „Lotu” — Skalią (patrz „Skrzydła” nr 5 (291) z br.), z którego wynika możliwość zaniechania lotniczej komunikacji krajowej jako nierentownej. A za tym idzie — całkowity brak zainteresowania ze strony „Lotu” rodzinnymi możliwościami konstrukcyjnymi i produkcyjnymi.

Coś tu jest nie w porządku! Wybierając się na dalekie egzotyczne trasy nie zapominając, na litość boską, o szarym polskim obywatelu, który nie ma co prawda tak wygórowanych ambicji podróżowania aż na drugą półkulę, ale chciałby też wygodnie i przede wszystkim szybko i łatwo po własnym kraju, a nie wlec się jednokonną furką jak za króla Cieciszki. Chyba na to nam jednak niedługo przyjdzie, jeżeli nasi fachowcy od transportu powietrznego będą sobie w dalszym ciągu lekceważyli opinię publiczną (nie tylko lotniczą), która wyraża coraz głośniejsze swoje niezadowolenie z usług „Lotu”, tak na liniach krajowych, jak i zagranicznych.

Daleki jestem oczywiste od tego, aby negować słusność i celowość stałego rozszerzania nowych tras zagranicznych, co zwłaszcza z punktu widzenia zdobywania dewiz jest niewątpliwie bardzo korzystne dla naszego państwa. Czyż trzeba „zarzywać” jednak z tego powodu komunikację krajową? A może to strasza jeszcze „duchy” minionego o kresu, które uparcie dążyły do zlikwidowania lotniczych linii krajowych?

„Nie chcemy słyszeć absurdalnych projektów zniesienia przez „Lot” linii komunikacji krajowej z powodu ich nierentowności — stwierdził w swej wypowiedzi dla „Skrzydła” w Nr 3 z br. poseł na Sejm prof. Bukowski — stać nas na zbudowanie maszyn ekonomicznych w eksploatacji na krótkich (i nie tylko bardzo krótkich) trasach”.

Przypomnienie tego stwierdzenia wydaje mi się celowe szczególnie teraz, w przededniu pierwszego posiedzenia nowego Sejmu. Nasi posłowie reprezentujący lotnictwo z troską się chyba o to, aby „Lot” wybierając się na dalekie trasy nie zapomniał też o właściwym rozwoju krajowej komunikacji lotniczej.

IKARUS



PRZEZ UCHYLONE DRZWI HANGARU

W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku prowadzone są intensywne próby w locie nowego szybowca szkolnego „Czajka”. Na naszym zdjęciu wykonanym przez uchylone drzwi hangaru widać z lewej strony „Czajkę”, z prawej wygrzewa się w słońcu „Sroka”. Do wiazarów dachowych przymocowano „Nietoperza”, prawdopodobnie dlatego, aby nikt nie sądził, że doświadczenia zdobyte przy tym oryginalnym szybowcu poszły w zapomnienie...

Foto: W. Zawadzki — WAF

NAJDŁUŻSZA LINIA LOTNICZA ŚWIATA

NAJDŁUŻSZE w świecie bezpośrednie połączenie lotnicze między Paryżem a Auckland, które otwarte zostało na początku lutego, umożliwi dokonanie podróży z Europy do Nowej Zelandii w ciągu 48 godzin. Komunikację na nowej trasie utrzymywać będą czterosiłnikowe samoloty DC-6b. (Sz)

ROK WIEZIENIA ZA... RZEKOMY SABOTAŻ

PRZED trybunałem wojskowym w Nikozji (Cypr) stanął brytyjski oficer-pilot Dennis Kenyon, oskarżony o zniszczenie bombowca, na którym latał. Mimo tłumaczeń Kenyona, że niechcący spowodował defekt samolotu i tym samym dopuścił się sabotażu, Sentencja wyroku głosi, że Kenyon starał się przez uszkodzenie samolotu uniknąć brania udziału w locie bojowym nad Egiptem i w bombardowaniu pozycji nieprzyjacielskich. Kenyona skazano na rok więzienia.

ZNOW NAS BIJA

WPradze zakończono ostatnie rokowania między przedstawicielami towarzystw lotniczych Czechosłowacji i Szwecji. W wyniku których podpisana została umowa lotnicza między obu krajami na 1957 r. Zgodnie z zawartą umową samoloty szwedzkie będą kursować na linii Sztokholm — Praga i z powrotem oraz korzystać będą z portu lotniczego w Pradze w drodze do Południowej Ameryki i na Bliski Wschód. Komunikacja lotnicza na tych liniach uruchomiona zostanie 14 kwietnia br. Samoloty czechosłowackie kursować będą, zgodnie z umową, na liniach Praga — Berlin — Kopenhaga — Sztokholm oraz Praga — Sztokholm — Helsinki. A my?

(Sz)

30 LAT STOWARZYSZEŃ OBRONNYCH

W styczniu 1927 r. zostało utworzone w ZSRR społeczne stowarzyszenie obrotne „Osoawimachim”, które przez 20 lat było organizatorem sportów obrotnych i wniosło cenny wkład w szczególności w rozwój lotnictwa sportowego.

W styczniu br. członkowie DOSAAF, organizacji, której zadaniem jest kontynuowanie dobrych tradycji „Osoawimachimu”, uroczystie obchodzili rocznicę 30-lecia istnienia stowarzyszeń sportów obrotnych w ZSRR. (x)

„KRYLIA RODINY”

O POLSKIM SZYBOWNICTWIE

NAJNOWSZY (1-1957 r.) numer radzieckiego miesięcznika lotniczego „Krylia Rodiny” przynosi ilustrowany artykuł poświęcony sportowi szybowcowemu w naszym kraju. Autor, W. Zamlatin, analizuje obecny stan naszego szybownictwa zarówno od strony metodycznej jak i sprzętowej — oceniając go wysoko. (x)

NARADA W INSTYTUCIE LOTNICTWA

W sobotę 9 lutego br. odbyła się w Instytucie Lotnictwa w Warszawie narada poświęcona roli Instytutu w przyszłym rozwoju polskiej techniki lotniczej. Bezpośrednią przyczyną zwołania narady były ostatnie decyzje wstrzymania dotacji finansowych na rozbudowę IL.

W naradzie poza licznymi zgromadzonymi aktywnie technicznym Instytut Lotnictwa udział wzięli przedstawiciele wszystkich zakładów przemysłu lotniczego i jego kierownictwa. Obecny był także minister Przemysłu Maszynowego inż. Jaszczyk, wiceminister inż. Kopczyński oraz lotnicy posłowie na Sejm — prof. Bukowski i inż. Prusinowski.

Obrazy trwały około 10 godzin. O ich przebiegu poinformujemy naszych Czytelników w następnym numerze.

RW.



Te samoloty (na pierwszym planie TS-8 „Bies”, dalej — „Jak-12 M”) znajdują się również na Międzynarodowych Targach w Lipsku. Na zdjęciu: W jednej z hal Instytutu Lotnictwa poddane one zostają ostatnim „zabiegom kosmetycznym” przed opuszczeniem kraju. Foto: WAF — Iwan

DNIA 9 lutego powróciła do Warszawy delegacja Aeroklubu PRL, która uczestniczyła w obradach FAI w Paryżu. Obrady trwały od 28 stycznia do 7 lutego i toczyły się na kolejnych posiedzeniach: Sekretarzy Generalnych Aeroklubów Narodowych (28.I), Komisji Wyszakolenia Lotniczego (29.I), Komisji Ekonomiczno-Technicznej (30.I), Komisji Samolotów Lekkich i Turystyki Powietrznej (31.I), Komisji Śmigłowcowej (1.II), Komisji Balonowej (2.II), Komisji Szybowcowej (4-5.II) i Komisji Spadochronowej (6-7.II). Posiedzenia tych komisji odbywały się dotychczas przeważnie w różnych, odległych od siebie terminach, a często nawet w różnych miejscach, co stanowiło dla poszczególnych Aeroklubów Narodowych dość poważne utrudnienie uczestniczenia we wszystkich posiedzeniach, z uwagi na znaczne koszty związane z delegowaniem swych przedstawicieli. Toteż zorganizowanie obrad przez FAI tym razem w jednym, nieprzerwanym ciągu zostało przyjęte z uznaniem przez ogół Aeroklubów Narodowych i przyczyniło się do liczniejszego niż dotąd udziału ich przedstawicieli w obradach. W sumie na poszczególnych posiedzeniach FAI reprezentowane były Aerokluby: Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Luksemburga, Monako, NRF, Polski, Szwajcarii, Szwecji, USA, Włoch, Wielkiej Brytanii i ZSRR. W posiedzeniu Komisji Szybowcowej uczestniczył ponadto przewodniczący OSTIV.

Ze strony Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej delegatem na posiedzenie Komisji Szybowcowej był Wiceprezes APRL — mgr inż. Stanisław Skrzydlewski, delegatem na posiedzenie Komisji Spadochronowej — Zbigniew Chronik, a Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL — Tadeusz Rejnlak uczestniczył we wszystkich kolejnych posiedzeniach FAI.

Fakt, że Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej był po raz pierwszy reprezentowany na wszystkich posiedzeniach FAI, umożliwił poznanie działalności Międzynarodowej Federacji Lotniczej w szerszym niż dotąd zakresie i przyczyni się niewątpliwie do nawiązania ścisłej współpracy z FAI również w tych Komisjach, w których APRL nie miał dotychczas swoich przedstawicieli. Ze zaś współpraca taka jest

PO POWROTC DELEGATÓW AEROKLUBU PRL Z OBRAD FAI W PARYŻU

potrzebna naszemu Aeroklubowi i że stanowi poważny bodziec rozwoju poszczególnych dziedzin działalności naszego lotnictwa sportowego, świadczą o tym wyniki obrad Komisji Szybowcowej i Spadochronowej, w pracach których Aeroklub PRL jest już poważnie zaangażowany. I tak na przykład w toku dyskusji nad regulaminem Spadochronowych Mistrzostw Świata, które organizuje w przyszłym roku Aeroklub Czechosłowacji, przyjętych zostało szereg wniosków i propozycji delegacji polskiej, dotyczących zmian regulaminowych. Pozostawiając szczegółowe omówienie tych zmian dalszym publikacjom na ten temat, trzeba jednak podkreślić, że są one bardzo istotne z punktu widzenia potrzeb i możliwości naszego sportu spadochronowego. Te korzystne dla nas zmiany nie byłyby oczywiście wprowadzone do regulaminu mistrzostw, gdyby przedstawiciele Aeroklubu PRL nie uczestniczyli w obradach Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI.

Do najważniejszych dla nas postanowień FAI, na które swój niewątpliwie wpływ miał udział w obradach delegatów APRL, należy jednak przede wszystkim powierzenie Polsce zorganizowania w 1958 roku Szybowcowych Mistrzostw Świata. Szczegóły tego zagadnienia znajda również miejsce na łamach następnych numerów naszego pisma, pragniemy więc na razie zwrócić tylko uwagę na doniosłość tej decyzji. Fakt, że mistrzostwa odbędą się w Polsce, jest dużym wyróżnieniem Aeroklubu PRL na forum FAI. O przeprowadzenie mistrzostw na swoim terenie ubiegał się również Aeroklub USA, za propozycją którego przemawiało zwyczajowe prawo, że kolejne mistrzostwa świata organizuje ten Aeroklub Narodowy, którego pilot zwyciężył w mistrzostwach poprzednich. Jeśli pomimo te-

go zaszczyt ten przypadł w udziale Polsce, to jest to w dużej mierze zasługą starannie i szczegółowo opracowanej propozycji Aeroklubu PRL, zaakceptowanej jeszcze przed złożeniem w FAI przez nasze władze państwowe. Jest to także zasługą dobrej opinii, jaką cieszy się nasz sport szybowcowy na arenie międzynarodowej i zasługą dużego rozgłosu, jaki zdobyły sobie wyniki międzynarodowych zawodów szybowcowych w Lesznie w 1954 r.

Można już dzisiaj śmiało powiedzieć, że Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Polsce w 1958 roku przejdą do historii tych imprez jako zawody szczególnej wagi, gdyż po raz pierwszy zostanie w nich zastosowany nowy podział zaszerogowania szybowców do klasy otwartej i klasy standard (ograniczonej), w miejsce dotychczas obowiązującego podziału na klasę szybowców jedno- i dwumiejscowych. Równocześnie z Szybowcowymi Mistrzostwami Świata FAI odbędzie się w Polsce także plenarna konferencja Międzynarodowej Szybowcowej Organizacji Naukowo-Technicznej — OSTIV, która jest członkiem FAI. Natomiast bezpośrednio przed mistrzostwami odbędzie się też w Polsce kolejne posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI.

Poza sprawą mistrzostw świata decydowana była również w ostatnich paryskich obradach Komisji Szybowcowej bardzo nas obchodząca sprawa przyznania Medalu Lillenthala za rok 1956. Kandydatów do Medalu zgłoszonych zostało sześciu, a mianowicie: Antonow (ZSRR), Goodhard (Wielka Brytania), Juez Gomez (Hiszpania), Mac Cready (USA), Majewska (Polska) i Thomsen (Dania). W wyniku tajnego głosowania Mac Cready uzyskał 7 głosów, Majewska — 4, Antonow i Goodhard po jednym. Choć chętnie widzie-



Mistrz świata z Saint Yan — Amerykanin Mac Cready w kabinie Bréguet'a 901 s. Foto: J. R. Konieczny

libyśmy naszą Pełę Majewską jako zdobywczynię Medalu Lillenthala, to trzeba przyznać, że Mac Cready otrzymał odznaczenie zasłużenie, ma bowiem na swym koncie nie tylko poważny dorobek wyczynowy, ale również naukowy w dziedzinie meteorologii szybowcowej i pionierski w dziedzinie odległych przelotów na falach falniakowych. Majewskiej pozostaje na pocieszenie fakt, że była poważną kandydatką do Medalu, o czym wyraźnie świadczą wyniki głosowania w łonie Komisji Szybowcowej. Decyzja Komisji w tej sprawie jest w zasadzie tylko propozycją, która musi uzyskać zatwierdzenie Rady Administracyjnej FAI, lecz na ogół Rada Administracyjna akceptuje bez zmian wnioski Komisji Szybowcowej w tym zakresie.

Najbliższe posiedzenie Rady Administracyjnej FAI odbędzie się 28 lutego br. i z ramienia Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ma wziąć w nim udział Sekretarz Generalny APRL — Tadeusz Rejnlak.

Dalsze informacje o przebiegu ostatnich obrad FAI zawarte będą w specjalnych artykułach delegatów APRL, które zamieścimy w następnych numerach.

Nowe rekordy lotnicze

NAJNOWSZY biuletyn FAI (z 2 lutego 1957 r.) podaje wykaz ostatnio zatwierdzonych rekordów międzynarodowych. Zatwierdzono więc po raz pierwszy po wojnie polski rekord samolotowy lotu na wysokość 7 084 m, wykonanego przez Andrzeja Abłamowicza na „Biesie“ (w dniu 28 grudnia 1956 r.).

W kategorii samolotów C-1 b (ciężar od 500 do 1 000 kg) rekord prędkości w obwodzie zamkniętym 500 km — 286,729 km/h uzyskał Czechosłowak Lubosz Stasny (samolot „Sokół“ — 8.X.1956). Ten sam pilot ustanowił re-

kord prędkości w obwodzie 1 000 km — 285,436 km/h i 2 000 km — 279,493 km/h.

W kategorii szybowców dwumiejscowych (klasa D) zatwierdzono rekord prędkości po trójkącie 200 km — 77,495 km/h. Nowy rekord należy do Francuza Guy Rousselet (4.V.1956).

W sporcie spadochronowym zatwierdzono skok grupy z wysokości 600 m do koła. Średnia odległość 9,23 m. Rekord ten należy do skoczków radzieckich: Tkaczenko, Martynienko i Mitina. Również skoczkowie ZSRR w grupie żeńskiej — Kwassowa,

Potapienko i Wołodiczewa zdobyli nowy rekord skacząc z wysokości 600 m i lądując od środka kręgu w średniej odległości 19,4 m.

W kategorii modeli szybkich na uwięzi 2,5 cm² zatwierdzono prędkość lotu 225 km/h należącą do Anglika R. Gibbs'a.

LABORATORIA SILNIKOWE W AKADEMII NAUK

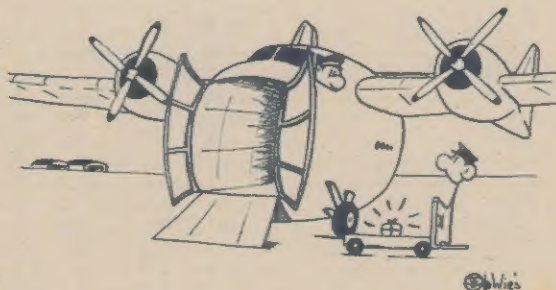
W ostatnich latach zostało utworzone i rozbudowane przy Akademii Nauk ZSRR laboratorium silnikowe, podzielone na oddziały: turbin gazowych i silników tłokowych. W 1956 r. otwarto również pracownię do badań gazodynamicznych.

Oddział silników tłokowych kierowany przez członka — korespondenta Akademii Nauk N. Brilinga pracuje obecnie nad ekonomicznymi silnikami wysokoprężowymi. Szczególną uwagę poświęca się zbadaniu źródeł strat mechanicznych w silnikach tłokowych. (x)

OTWARCIE PORTU LOTNICZEGO W RANGUNIE

W stolicy Burmy — Rangunie niedawno otwarto oficjalnie nowy port lotniczy. Betonowe pasy startowe lotniska mają długość około 2,5 km. (x)

HUMOR



— A to jest ładunek dla pana!



Pilot-oblatywacz inż. A. Ablamowicz za sterem CSS-12 w locie nad chmurami.

Dyskusje i polemiki

CUDZE CHWALICIE (bo) SWEGO NIE ZNACIE

Inż. ANDRZEJ ABLAMOWICZ

BYŁO (i to wcale nie tak dawno) dwóch dyrektorów: jeden władał komunikacją lotniczą, drugi przemysłem lotniczym. Ten pierwszy (opowiadał mi o tym naoczny świadek) zapytał tego drugiego:

— Dyrektorze, czy nie moglibyście nam wyprodukować samolotu komunikacyjnego, ale 40-miejscowego?

— Owszem, ale to by Was drogo kosztowało, bo około... — tu pada suma.

— To wcale nie tak drogo, zwłaszcza, że za 18-miejscowy samolot płacimy 60% tej sumy i to w złotych „eksportowych”. (Łatwo obliczyć. Około dwa razy więcej niż suma wymieniona przez drugiego dyrektora. N. b. załoga tego samolotu stanowi 36% ilości zabieranych pasażerów...).

☆

Sala projekcyjna Filmu Polskiego. Wyświetlają tu próbki kroniki o tematyce lotniczej.

— O, a to jest CSS-12, ten samolot, który już nigdy nie poleciał (patrz tyg. „Świat”).

— Na szczęście — pada w ciemności głos z sali.

Na usta ciśnie mi się pytanie: czy dlatego, że własnej konstrukcji i produkcji?!

☆

Chciałoby się powtórzyć za Poetą:

... Cudze chwalicie — swego nie znacie.

Sami nie wiecie co posiadacie...

Ludzie! A co Wy wiecie o CSS-12? Chyba tylko tyle, że więcej nie poleciał — jak pisał red. Wołanowski. Ten samolot został oblatany w 1950 r. i odstawiony za hangar (dosłownie!). Widocznie nie był taki zły, gdyż już po napisaniu artykułu red. Wołanowskiego samolot ten ustanowił rekord wysokości z obciążeniem handlowym 1 tony.

Powiecie — no tak, ale rekord to „wyśrubowany” wynik.

— Tak, ale nie ten rekord. To był zwykły lot pomiarowy nie z 1 toną, a z 1300 kilogramami i nie do szczytu możliwości tego samolotu. Przed startem zapowiedziano nam: uzyskaną wysokość możecie zarejestrować jako rekord, ale o żadnym wyśrubowywaniu wyniku nie może być mowy. To ma być zwykły lot pomiarowy.

wy. Załoga 3-osobowa (mogła być 1-osobowa) i przy schodzeniu z wysokości dalszy program pomiarowy.

A jednak samolot ustanowił rekord.

Dyrektor PLL „LOT” Skala przysądza przyszłość tego typu samolotów, uznając go za przestarzały i niepotrzebny. Ale czy tak jest na pewno? A no, warto się nad tym zastanowić.

CSS-12 ma prędkość przelotową równą samolotowi Il-12 i zabiera tylko o 6 pasażerów mniej niż Il-14 przy 3½-krotnie mniejszej mocy silników. W locie na jednym silniku wznosi się doskonale, nie mówiąc już o locie poziomym. Jego osiągi i własności lotne są bardzo dobre. Mogę coś o tym powiedzieć, bo wiele godzin spędziłem za sterami tego samolotu latając na nim w ładną pogodę i w chmurach, w dzień i w nocy.

Gdy padł już rekord wysokości, możemy się spokojnie uwiecznić przed CSS-12. Stoją od lewej: inż. Z. Kossakiewicz, inż. J. Bojanowski, inż. A. Ablamowicz. Czwarty od prawej inż. M. Łękowski, piąty — Z. Kostecki. Przy samolocie — mechanik H. Majewski.



A może „LOT” ma lepsze informacje? Nie przypominam sobie, by ktokolwiek z ramienia PLL „LOT” latał kiedykolwiek na tym samolocie.

Zresztą co tu mówić o CSS-12. Ten samolot, mimo że wyjątkowo wprost udany jak na prototyp, nie może być nigdy seryjnie produkowany choćby z tego powodu, że nie ma dziś u nas odpowiednich do niego silników. Może i powinien być produkowany samolot oparty na konstrukcji CSS-12, zabierający minimum 21 pasażerów i to samolot z napędem turbośmigłowym. Myślę, że po przykładach 12-ki i „Biesia” można nabrać zaufania do naszych konstruktorów — jeśli ktoś go nie posiadał — i wierzyć, że umieją dobrze wywiązać się z nałożonego na nich zadania.

Chcąc mieć za 2-3 lata dobry samolot, trzeba go sobie najpierw zamówić. Niesłuszne byłoby oczekiwanie na gotową serię samolotów i wtedy dopiero decydowanie: brać albo nie brać... Nikt na całym świecie tak nie postępuje. Wystarczy tu sięgnąć do przykładu Douglasa i produkowanego przez niego DC-7 lub do Fokera i jego F-27 „Friendship”, które to samoloty sprzedawano gdy jeszcze próby prototypu trwały (i nie kto inny jak PLL „LOT” interesował się „Friendshipem”).

Ponad wszelką wątpliwość nie znajdzie się nikt, kto by rozpoczął konstrukcję i produkcję niezamówionego samolotu. Nigdy nie dopędzimy przodujących linii lotniczych — w naszym przypadku średniego i krótkiego zasięgu — jeśli nie będziemy zamawiać u konstruktorów i producentów nowoczesnego sprzętu.

To, że nie ma w tej chwili gotowego i wypróbowanego napędu turbośmigłowego, nie powinno hamować prac nad płatowcem, zwłaszcza, że może on zastępczo posiadać napęd tłokowy (cztery znane i wypróbowane silniki WN).

— Nie dosłyszałem: że trudna obsługa, bo silników aż cztery??

— A „Herona” i inne tej klasy samoloty znacie? To przecież najmłodniejsza kategoria małych samolotów komunikacyjnych (i o ile mi wiadomo z napędem turbośmigłowym jeszcze takich samolotów nie ma)! Chyba nie są one tak bardzo uciążliwe w obsłudze, skoro je chętnie i szeroko stosują.

Myślę, że seryjny 21-miejscowy turbośmigłowy samolot komunikacyjny



Nie zapominajmy też o „Biesie”, na którym można zrobić wszystko co tylko zechce i potrafi pilot.

Foto: J. Piontek (IL)

ny latający w kraju i na krótszych trasach zagranicznych nie będzie dla nas w 1960 roku przestarzały, a gwarantuję za to, że będzie mniej przestarzały niż Li-2 w 1957 roku.

— „Convair’y”...
— Nie znacie? — To przeczytajcie „Stefanię” — Boy’a.

...Takiej dostał dziwny manil. Ze chciał tylko od Stefani...

Lecz tymczasem mu wychłodziło. Bo już była stare pudło...

Kupimy „Convair’y”, kupimy! Jeżeli nie w tym roku, to za dwa trzy lata. Przecież tak czy siak chodzi o „przechodzone” samoloty. Czym później, tym nam je chętniej odsprzedażą.

A gdyby tak w chwili rozpoczęcia pierwszych starań o „Convair’y” ktoś pomyślał, że można by spróbować, tak zwyczajnie, w kraju... Kto wie, może byśmy dziś już mieli nowe, tańsze i własne Convair’y...

Warto się nad tym zastanowić. Czasem oplać się zaryzykować.

Foto: A. Płochocki — IL (2)

PILOT CZERWONEGO KRZYŻA

DRUGI dzień świąt Bożego Narodzenia 1956 roku. Dochodziła godzina czternasta. Ktoś jadł obiad przy rodzinnym stole, ktoś w ciepłym mieszkaniu zdrzemnął się czytając gazetę, ktoś spoglądał na ukochane dziecko, ktoś czule umawiał się na wieczorne spotkanie.

A tymczasem ktoś z uporem brnął przez pięć godzin po pas w śniegu do najbliższego telefonu, aby wezwać lekarza, ktoś odebrał tę wiadomość, wreszcie ktoś pełniąc służbę dyżurnego pilota pogotowia ratunkowego w Warszawie pośpiesznie przygotowywał się do lotu. Przepraszam — nie ktoś...

Jerzy Szymankiewicz wraz z lekarzem pędził przed siebie znajomą trasą. Do Radomia nie było zbyt daleko, a ten Ciepeliów — powinien leżeć gdzieś na południowy-wschód od niego. Maszyna leciała nad białą, równinną polacją Mazowsza.

Czas mijał. Wiatr uparcie targał sterami, podrywał skrzydła to w górę to w dół. Szymankiewicz uśmiechał się zlekka: nie był nowicjuszem.

Wnet przeskoczył jakąś szosę, później młody laszek okryty kożuchem śniegu, niewielki tartak i... tak, to pewnie tu. Samolot wykonał zakręt, obniżył wysokość lotu, otarł się niemal o smukłe topole, jakby broniące dostępu do łądowiska, minął jakiś rozwalony mostek, a potem na zmniejszonych obrotach silnika przypadł do ziemi i na szeroko rozstawionych nartach niezgrabnie sunął w stronę chłopskich zabudowań.

*

Pięćsetmetrową przestrzeń ze względu na potężne zasy pokonano dopiero po przeszło półgodzinnym, uciążliwym marszu. Zanim przyniesiono do maszyny trzyletnie dziecko, lekarz dokonał wstępnego zabiegu.

Wkrótce kichnął silnik, trzasnęła limuzyna. Po chwili samolot uniósł ogon; za maszyną pozostał cichy jęk matki.

Ciemniało. Po piętnastu minutach lotu rozplynęła się ledwie widoczna linia horyzontu. Gdzieś tam tylko migotały żółte światła chałup. Wiatr wzmagął się, szalejąca zamięć śnieżna ze zdwojoną siłą atakowała i niespodziewanie okrywała białym płaszczem samolot, chcąc go wywrócić, wkrótce jednak siabła i znikła.

Jerzy Szymankiewicz w kabinie samolotu „Jak-12”. Dnia 7 lutego przewiózł nim ciężko chorą z Warszawy do Praги. Foto: B. Koszewski

Pilot zamyślił się i przymrużył powieki.

...Dwadzieścia lat, jakie to szmat czasu, ile wspomnień. Oczywiście najpierw marzenia, później pierwsze loty w Sokolej Górze, odznaka z trzema mewkami, pilotaż w Świdniku, trening w Aeroklubie Warszawskim, wreszcie Szkoła Podchorążych Lotnictwa. Tak, to był drugi dzień wojny, kiedy opuścił Dęblin jako myśliwiec. Tam nauczono go walczyć i do brze strzelać, tam porucznik Szczepny stał z nim pojedynki powietrzne.

A później: Rumunia, Francja — Szkoła Nawigatorów, Wielka Brytania — Szkoła Orlińskiego, Szkoła Strzelców Pokładowych, Dywizjon 316, instruktor Szkoły Myśliwskiej w Szkocji, dowódca eskadry Dywizjonu 302.

...Rok 1944, rejon Le Havre. Prowadził wtedy patrol złożony z czterech „Spitfire XVI”. Szukali Niemców, weszli dookoła, lecz niebo było puste. Wreszcie zobaczyli na otwartej szosie kolumnę samochodów. Dopadli ją, lakomi zemsty za śmierć serdecznego kumpla z dyonu i plunęli ogniem. Kilka razy zauracali.

...12 000 stóp. — Uwaga, atakujemy. My-



Pilot Jerzy Szymankiewicz, człowiek, który uratował już niejedno życie ludzkie.

śliwce błysnęły w słońcu skrzydłami i runęły w dół jak jastrzębie. Ziemia zbliżała się coraz szybciej. W celowniku pęczniała rzeka, a na niej barki załadowane wojskiem. Palec chciwie dotyka spustu. Zdawało się, że łeb „Spitfire'a” miesza już wodę. Lecz nie, to tylko złudzenie. Jeszcze czas. Wreszcie chwila, sekunda, a potem długa, bardzo długa seria.

— „Jurek, widzisz szkopów? — Widzę. — Rąbiemy ich! Szeroką drogą suną sanitarki. Myśliwcy podchodzą trzy czwarte z tyłu. Szymankiewiczowi robi się gorąco, gdy patrzy na znaki Czerwonego Krzyża. Rozkaz dowództwa lotnictwa jest krótki: „Strzelać do sanitarek jadących w stronę frontu”. I oto nagle samochody jeden po drugim eksplodują. Z wozów „Czerwonego Krzyża” tryskają fontanny ognia. — Ach, wy diabły ucielone — płynie chropowaty głos w kabinie.

Lecz co to? Poprzez głuche brzmienie silnika słychać bolesny krzyk dziecka. Szymankiewicz drgnął, zmarszczył brwi i odwrócił głowę. Tak, to płakał jego trzyletni pasażer.

Wspomnienia jednak powracały. Pamiętnego 14 lutego 1945 roku został zestrzelony przez artylerię niemiecką podczas wymiatania nad

Linia Zygryda. Pocisk eksplodował w nogach. Tylko dzięki przytomności umysłu lądował po stronie alianckiej. W szpitalu „wyjęto” mu z nóg przeszło trzydzieści odłamków, ale kilka pozostało do dzisiaj.

A potem funkcja oficera operacyjnego, Dywizjon 317, Dywizjon 302, powrót do Polski, Aeroklub Warszawski, PLL „Lot”, pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa... i oto napływają chwile rozpacz. W „Locie” pokazano mu dlatęgo drzwi, że walczył w Anglii. Zresztą kogo tam obchodziło to, że wykonał 294 loty bojowe, w tym 73 na samolotach myśliwskich, przystosowanych do bombardowania z lotu nurkowego, lot na wyrzutnie „V-1” i „V-2” w Holandii i Francji. Kogo interesowało to, że ostatni dowódca Dywizjonu 302, odznaczony krzyżem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, angielskim DFC odszedł z lotniska roztrzęsiony, z bólem i żalem w sercu. Komu zawinił? Czyż nie był już nikomu potrzebny, czyż musiał odejść na pięcioletnią turlaczkę po różnych przedsiębiorstwach budowlanych?

Samolot sanitarny zbliżał się do Warszawy. Po chwili dotknął równie polaci lotniska.

*

Sanitarka już dawno odjechała z chorym dzieckiem, lecz kapitan Jerzy Szymankiewicz, mimo że mróz szczypał w uszy, stał oparty o skrzydło. Któż mógł odgadnąć co myślał w tej chwili ten zawsze spokojny człowiek, świetny wychowawca i dowódca, a przede wszystkim wysokiej klasy pilot. Tuż nad nim białło duże koło na skrzydle, w które wpisany był czerwony krzyż.

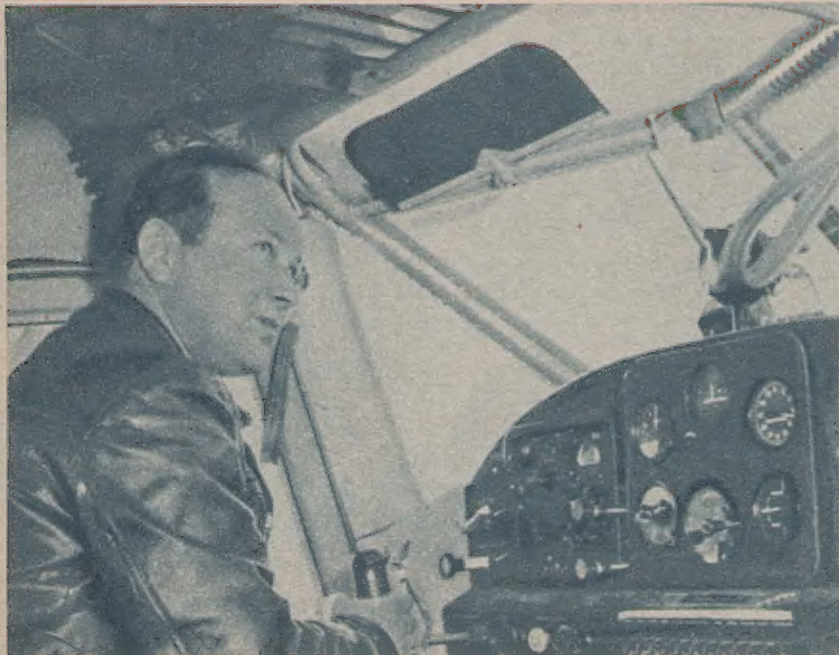
Jakże zmieniły się czasy. Piloci — zagubieni, ponizeni i odepchnięci od lotnictwa dlatego tylko, że umieli dobrze latać i strzelać w obronie wolności, służą obecnie jednej z najhumanitarniejszych idei — ratują życie ludzkie. Niezwykłe w walkach powietrznych, zahartowani w niebezpieczeństwie niosą dzisiaj na samolotach sanitarnych otuchę i wiarę, że śmierć nie jest straszna, że można ją pokonać.

— Panie Jurku, telefon z kliniki — doleciał głos pielęgniarki.

— Już idę — odpowiedział Szymankiewicz jakby dla usprawiedliwienia, uważając, że innym razem znajdzie czas na odpoczynek.

Pobiegł człowiek, któremu codziennie za wschodem zachodziło słońce. Oddalał się, a pod jego futrzanymi butami skrzypiał śnieg.

TADEUSZ MALINOWSKI





Stanisław Maysenhalter na stanowisku fotografa w samolocie łącznikowym.

NESTOR FOTOGRAFII LOTNICZEJ W POLSCE

W dziale aero-foto przechodzili pod jego kierownictwem wzorowe wykształcenie niemal wszyscy piloci i obserwatorzy.

Pamiętam go dobrze z tego okresu i przyznam, że zawsze tak dla jego pracy jak i jego osoby miałem wiele respektu. Czuło się w tym człowieku olbrzymie poświęcenie dla ukochanego ideału, którym była fotografia i lotnictwo. Czasami zdarzało się, że pilot, z którym miał lecieć, aby na długich metrach taśmy filmowej utrwalic nowe punkty, obiekty czy wydarzenia — nie przyszedł na start. Wtedy leciał pierwszy ze spotkanych pilotów. I choć wzdrygał się, wykręcał od tych karłowatych harców powietrznych, pan Stanisław potrafił go przekonać; mawiał zwykle: „W mojej praktyce lotniczej nie było jeszcze wypadku, aby ktoś pozostał w powietrzu”.

Nigdy nie myślał o sobie. Pracował dla lotnictwa, żył jego radością i troskami. Przy jego talencie, stwarzającym wielkie możliwości zdobywania dobrego bytu materialnego — każdy przeciętny człowiek miałby niewątpliwie dziś ładną willę, samochód i... przyjemną, beztrudną starość. Maysenhalter nie przywłaszczał do tego nigdy najmniejszej wagi, a może nawet świadomie rezygnował z tzw. robienia pieniędzy. Czy robił dobrze? Trudno na to pytanie odpowiedzieć. Pozostało mu niewątpliwie wiele pięknych, czystych wspomnień

z tamtych lat, ale poza tym nie więcej. I one tylko umilają czasem jego obecne ciężkie życie. Dziś znany starszemu pokoleniu pan Stach z Lewandówki, który tak przykładowo, ofiarne i z olbrzymią wytrwałością pracował dla polskiego lotnictwa wojkowego, mieszka w Krakowie w zupełnym zapomnieniu i bardzo ciężkich warunkach materialnych.



Czeskie „Avia” budowane z licencji przez PWS w służbie polskiego lotnictwa wojkowego.

LOTNICZY polscy lat 1918—1939 pamiętają charakterystyczną sylwetkę „Stanisława Maysenhalterera — mistrza fotografii powietrznej naszego lotnictwa wojkowego tego okresu. Każde wykonane przez niego zdjęcie wprowadzało zawsze w zachwyt swym niezrównanym pięknem. Ile mroźniejszej pracy, wiedzy i doświadczenia włożył pan Stanisław (tak go powszechnie nazywano) na przestrzeni swej działalności — świadczyć zawsze będą pozostawione przez niego w lotnictwie tysiące zdjęć, albumów, a przede wszystkim prace pomiarowe, karto- i fotogrametryczne.

Jego artystyczne zdjęcia były wysoko cenione również za granicą, co potwierdza fakt, że na wystawie fotografii lotniczej w Paryżu, gdzie wystawił swoje prace, zdobył pierwsze miejsce.

Stanisław Maysenhalter był nie tylko mistrzem fotografii lotniczej, ale również dobrym wychowawcą.



Dwumiejscowy samolot sportowy konstrukcji pilota Sidy.

Podstawą jego egzystencji jest 260-złotowa renta miesięczna. Zły stan zdrowia spowodowany ciężkimi operacjami żołądka oraz utratą słuchu, nie pozwala mu na podjęcie pracy zarobkowej.

Wydało się jednak, że wiedza i doświadczenie Stanisława Maysen-

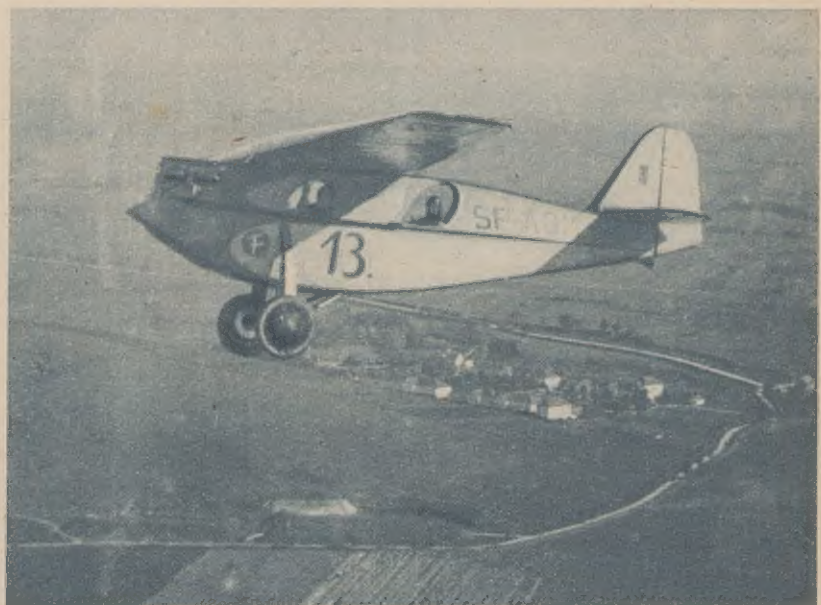
halterera mogłyby się przydać i dzisiaj. Zaoferowanie mu pewnych prac specjalnych np. w charakterze rzeczoznawcy lub doradcy w znanej mu dziedzinie poprawiłoby bez wątpienia jego samopoczucie. Warto chyba o tym pomyśleć.

JAN WACYN

Oryginalne zdjęcie samolotu RWD-1.



Jeden z pierwszych samolotów wytwórni RWD, poprzednik sławnej RWD-5.



Co nowego w Jugosławii

II KONGRES JUGOSŁOWIAŃSKIEGO ZWIĄZKU LOTNICZEGO

W dniach 15 i 16 grudnia ub. r. odbył się w Domu Lotnictwa w Zemunie II Kongres Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije), w którym brało udział 178 delegatów i około 150 zaproszonych gości. Omówiono na nim dotychczasową działalność organizacji, krytykując zaistniałe w minionym okresie błędy oraz wytyczono zadania dalszego rozwoju Związku i zatwierdzono zmiany w statucie VSJ. Na Kongresie zwrócono szczególną uwagę na konieczność ścisłej współpracy VSJ z Towarzystwem Astronautycznym, organizacją „Narodna Tehnika” (odpowiednik LPZ) i innymi związkami sportowymi, co ma się m. in. wyrazić we wzajemnej skoordynowanej pomocy i wspólnych akcjach poszczególnych ogniw tych organizacji na wszystkich szczeblach.

II Kongres VSJ wybrał w tajnym głosowaniu nowy 57 osobowy Zarząd Główny. Przewodniczącym Związku został ponownie pułkownik Nenad Drakulić, zastępcami — pułkownik Mile Kostović i Slobodan Sakota (ten ostatni znany nam z pobytu w ubiegłym roku w Polsce), sekretarzem generalnym — Nebojsa Kovacević. Poza tym członkami ZG zostali m. in. inż. B. Cijan, P. Crnjanski (kier. ekipy w St Yan) i N. Dordević (redaktor czasopisma „Aerosvet”).

23 sportowców i działaczy lotniczych wyróżniono z tej okazji dyplomami, a pierwszym w Jugosławii sportowcom, którzy zdobyli wszystkie warunki diamentowe — Mordejowi (szybownictwo) i Lutovcovi (spadochroniarstwo) — wręczono odznaki diamentowe.

Po zakończeniu obrad, w dniu 17 grudnia ub. r., delegację Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego przyjął Prezydent Federacyjnej Ludowej Republiki Jugosłowiańskiej marszałek Józef Broz-Tito, który przeprowadził rozmowy z członkami delegacji, żywo interesując się problemami organizacji VSJ. (k)

DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH JUGOSŁAWII W 1956 r.

CZASOPISMO VSJ „Aerosvet” ogłosiło w numerze 127 z dnia 13 stycznia br. ustaloną przez zespół redakcji listę dziesięciu najlepszych sportowców lotniczych Jugosławii w 1956 r. Przedstawia się ona następująco:

1. **ZVONIMIR RAIN** — szybownik. (Zajął wraz z Stepanowiczem na VI Szybowniczych Mistrzostwach Świata we Francji w kategorii szybowców dwumiejscowych drugie miejsce).
2. **DANILO DAMJANOVIC** — spadochroniarz. (Ustanowił rekord świata w skoku na celność lądowania bez opóźnienia z wysokości 1000 m wynikiem 1,89 m od środka koła; był poza tym najlepszym zawodnikiem jugosłowiańskim na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie).
3. **ALEKSANDER SARADIC** — szybownik. (Zajął czwarte miejsce na VI Mistrzostwach Świata w St Yan).
4. **CVETKA KLANČNIK** — szybowniczka. (Najlepsza szybowniczka jugosłowiańska, ustanowiła 6 czerwca ub. r. rekord świata kobiet w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta o obwodzie 300 km, wynikiem 53,859 km/h; zdobyła poza tym jeden warunek diamentowy).
5. **MLADEN BERKOVIC** — szybownik. (Utalentowany pilot młodego pokolenia — junior).
6. **ZDRAVKO VUKOVIC** — pilot samolotowy. (Najlepszy obecnie pilot sportowy, zajął pierwsze miejsce w III Jugosłowiańskich Zawodach Samolotowych oraz zdobył puchar Marszałka Tito).
7. **EMIL PRESL** — modelarz. (Najlepszy obecnie modelarz, zajął na zawodach w Anglii czwarte miejsce).
8. **NADA ICEVA** — spadochroniarka. (Utalentowana spadochroniarka młodego pokolenia).
9. **PETAR MADAREVIC** — spadochroniarz. (Ustanowił rekord świata w skoku na celność lądowania z wysokości 600 m bez opóźnienia wynikiem 1,10 m od środka koła).
10. **DORDE SIMIC** — spadochroniarz. (Najlepszy skoczek wśród juniorów).

Jak z tego wynika, na liście dziesięciu najlepszych dominują szybownicy i spadochroniarze (po czterech z każdej dziedziny), a po jednym tylko reprezentancie mają piloci samolotowi i modelarze. Świadczyć to może chyba tylko o tym, że szybownictwo i spadochroniarstwo cieszą się w Jugosławii największą popularnością i rozwijają się najlepiej. Czasopismo „Aerosvet”, którego umotywowanie powyższych kandydatur podaliśmy w streszczeniu w nawiasach, wyraża niezadowolenie ze startów modelarzy w ubiegłym roku. (k)

„LETOV” + „BRANKO IVANUS”

Lublańska fabryka samolotów i szybowców „Letov” w Słowenii, licząca 55 wysokokwalifikowanych pracowników, przeżyła niedawno kryzys, grożący likwidacją zakładów. Zapobiegła temu fuzja z innym słowackim zakładem lotniczym „Branko Ivanus”. Połączone zakłady mają daleko lepsze perspektywy rozwoju. Otrzymały one zamówienie na budowę szybowców dla Burmy (na razie 7 sztuk). W toku przygotowania do produkcji jest też seria samolotów turystycznych KB-11 (klasa „Bonanzy”). (k)

CO PISZA O NAS

„DEMOKRATYZACJA POLSKIEGO SPORTU LOTNICZEGO”. Pod takim tytułem czasopismo „Aerosvet” (Nr 126 z 16 grudnia ub. roku) przynosi obszernie informacje o przemianach, jakie zachodziły w październiku i listopadzie ub. roku w naszym sporcie lotniczym.

W oparciu o „Skrzydlatą” gazeta informuje o rezolucji gliwickiej, dyskusji w aeroklubach, powołaniu Komisji Restytucyjnej APRL, przygotowaniach do Walnego Zgromadzenia i decyzji o oderwaniu się od LPZ. Obok tego znajdujemy również notatkę i zdjęcie „Bociana Puls”.

W następnym numerze tegoż czasopisma (Nr 127 z 13 stycznia) znajdujemy komentarz wojskowo-polityczny piera S. Sindeleca pt. „Siła powietrzna Polski”, omawiający obszernie aktualny stan naszego lotnictwa sportowego i wojskowego. (k)

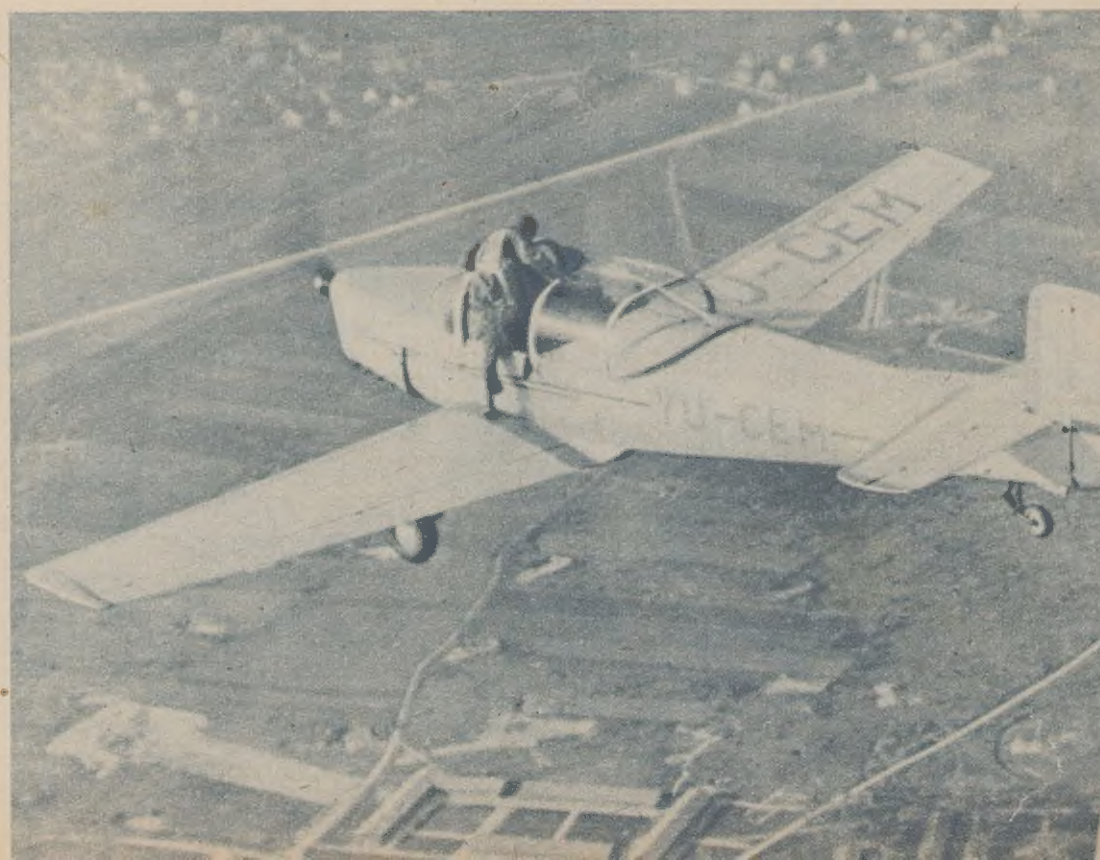


Zvonimir Rain ogłoszony przez redakcję „Aerosvet” za najlepszego sportowca lotniczego Jugosławii w 1956 r.
Foto: J. R. Konieczny

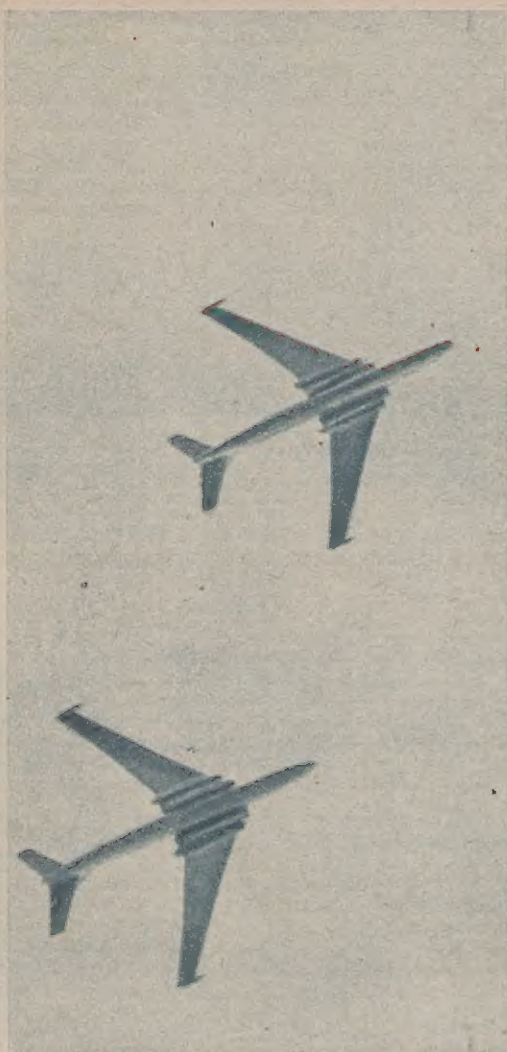
Jugosłowiańskie rekordy szybowcowe

Konkurencja	Szybowce jednomiejscowe mężczyźni	Szybowce jednomiejscowe kobiety	Szybowce dwumiejscowe mężczyźni	Szybowce dwumiejscowe kobiety
Przelot otwarty	527 km — Mordej (7.9. 1953 r.)	258 km — Klančnik (8.8. 1953 r.)	460 km Komac — Bogojević (7.9. 1953 r.)	117 km Klančnik — Ostrovska (3.9. 1955 r.)
Przelot docelowy	527 km — Mordej (7.9. 1953 r.)	192,82 km — Huscini (10.7. 1952)	355 km Komac — Bogojević (7.9. 1953 r.)	—
Przelot docelowo-powrotny	—	—	230 km Mordej — Dolinar (17.5. 1953 r.)	120 km Klančnik — Cupkovic (22.6. 1953 r.)
Wysokość prze-wyższenia	8 741 m — Arbatjer (14.3. 1951 r.)	5 200 m — Klančnik (6.6. 1956 r.)	4 100 m Saradic — Rajn (4.5. 1951)	—
Wysokość albo lurna	8 624 m — Arbatjer (14.3. 1951 r.)	5 520 m — Klančnik (6.6. 1956 r.)	4 800 m Saradic — Rajn (4.5. 1951)	—
Długość trwania lotu	—	—	—	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta o obw. 100 km	73,40 km/h — Arbatjer (4. 7. 1952)	50,160 km/h — Klančnik (5.9. 1956 r.)	75,9 km/h Komac — Korsic (26.9. 1955 r.)	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta o obw. 200 km	32,037 km/h — Arbatjer (6.6. 1956)	53,859 km/h — Klančnik (6.6. 1956 r.)	58,379 km/h Komac — Salaj (6.6. 1956 r.)	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta o obw. 300 km	33,026 km/h — Arbatjer (7.6. 1956)	—	61,177 km/h Rajn — Bogojević (7.6. 1956 r.)	—

Skok z samolotu „Matajur”.



39 LAT ARMII RADZIECKIEJ



W dniu 23 lutego br. Armia Związku Radzieckiego obchodzi 39-lecie swego istnienia. Święto sił zbrojnych naszego wschodniego sojusznika obchodzone jest corocznie w lutym, na pamiątkę zwycięstwa jakie przed 39 laty, 23 lutego 1918 r., nowoutworzona Armia Czerwona odniosła pod Narwą i Pskowem nad najeźdźczymi wojskami niemieckimi Hindenburga i Ludendorffa.

Wraz z żołnierzami wszystkich rodzajów broni — piechoty, artylerii, broni pancernej, święto swej Armii obchodzi także radzieccy lotnicy. Począwszy od Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, lotnictwo ZSRR przebyło trudny początkowo szlak rozwoju. Faktem jest dziś, że lotnictwo to reprezentuje bardzo wysoki poziom techniczny, dysponując najnowszymi typami samolotów wszystkich rodzajów, faktem jest, że w opinii najlepszych fachowców Zachodu radzieccy lotnicy wykazują doskonale wyszkolenie graniczące z mistrzostwem.

Lotnictwo Polski Ludowej wyrosło dzięki pomocy Armii Radzieckiej i radzieckiego lotnictwa. Wraz z wieloma narodami Europy — również i nasz naród zawdzięcza Armii ZSRR swe wyzwolenie z hitlerowskiej niewoli. Naszego żołnierza i lotnika — łączą z żołnierzami i lotnikami radzieckimi tradycja wspólnych walk o wolność, toczonych w latach ostatniej wojny przeciwko niemieckim okupantom.

„Ludzie radzieccy — powiedział marszałek ZSRR G. K. Żukow w czasie ostatniej wizyty w Indiach — oddani są sprawie pokoju i gotowi są walczyć zdecydowanie o interesy swego kraju. Posiadamy wspaniały przemysł obronny, posiadamy broń jądrową i termojądrową, posiadamy rakiety zdalnie kierowane. Dysponujemy potężnym lotnictwem o dalekim zasięgu. Możemy osiągnąć bronią atomową i wodorową najdalsze zakątki kuli ziemskiej. Walczymy nie o rozpękanie wojny, lecz o pokój”. (z)

Czterosilnikowe, turbodrzutowe bombowce strategiczne „Molot” nad lotniskiem w Tuszyń, w r. 1956.



Odrzutowy bombowiec Il-28 jako samolot torpedowy w służbie marynarki wojennej.

Śmigłowiec jednowirnikowy Mi-4 konstrukcji dr. Michaiła Miła — jako transportowiec wojskowy. Jest on przeznaczony do przewozu żołnierzy oraz sprzętu bojowego. Na zdjęciu: Załadunek działa przeciwpancernego przez otwierane na boki osłony tylnej części kadłuba. Dolna, opuszczana część osłony służy przy tym jako pomost wjazdowy. Zdjęcie wykonane w Tuszyń 24 czerwca 1956 r.



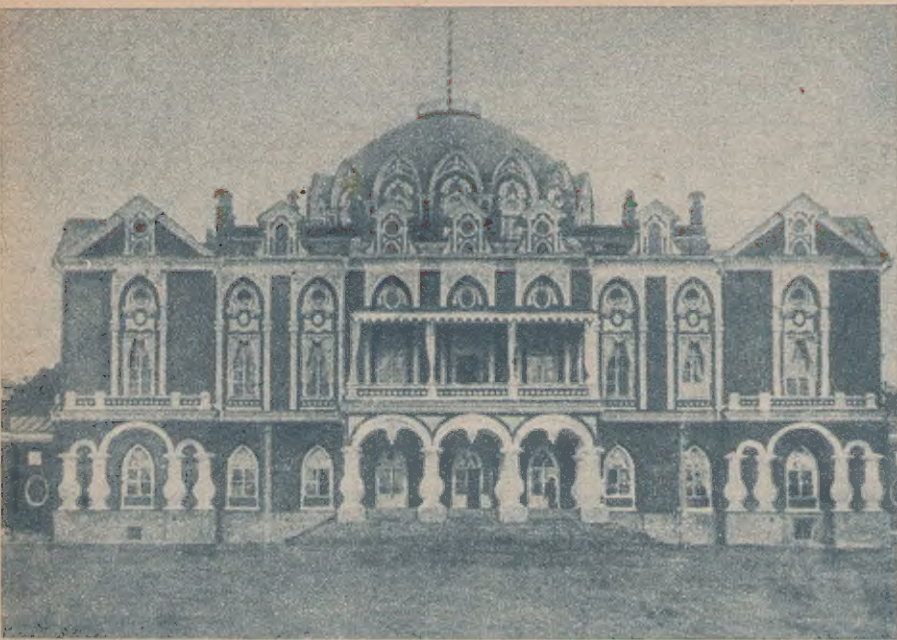
Z WIZYTĄ U RADZIECKICH LOTNIKÓW W POLSCE

Z początku trudno było nawiązać rozmowę na interesujące mnie tematy. Lotnicy radzieccy wiedzieli, że rozmawiają z dziennikarzem i dlatego, tak samo jak i polscy, nie mogli w swym życiu odnaleźć nic ciekawego.

To wyglądało tak, jakby się bał ujawnić jakąś tajemnicę wojskową. Ale tak było tylko na pozór. Pamiętam mnóstwo rozmów i z polskimi pilotami, na podstawie których chciałem pisać o ich osiągnięciach. Przeważnie nic z tego nie wychodziło. Przypominałem sobie to teraz, stojąc pod kraciastą budą startową i usiłując nawiązać rozmowę z dwukrotnym bohaterem Związku Radzieckiego, ppłk. Wasilem Iwanowiczem Andrianowem. Też odpowiadał monosylabami.

Rozmowa nie klei się. Majorowi z redakcji „Znamia Pobedy” idzie łatwiej. On pyta o konkret. Kiedy Andrianow był w jakiej szkole, czy zna tego i tego, pod czyim dowództwem walczył? Odpowiedzi są też skromne, ale powstaje z nich pewien obraz. Przysłuchuję się rozmowie i notuję. Podpułkownik co chwila odrywa się od rozmowy i obserwuje start lub lądowanie samolotu z czerwoną gwiazdą. Idę i ja za jego wzrokiem. Lądowania są niezwykle precyzyjne. Ponieważ latają dziś dwustery, pytam, czy to szkoła się młodzi piloci. Okazuje się, że nie. Najmłodszy lata już we wszystkich warunkach meteorologicznych, dniem i nocą. Nie ma na lotnisku ani jednego pilota bez klasy.

Ale wracam do interesującego mnie tematu: gdzie i kiedy ppłk Andrianow otrzymał swoje gwiazdy? Pierwszą w r. 1944 pod Tarnopolem, drugą zaś tuż po wojnie w roku 1945. Ze strzępów zdań udaje mi się odtworzyć jego szlak bojowy przez ziemię polską. A więc pułk lotniczy, w którym służył najpierw jako lejtenant, później jako starszy lejtenant, wreszcie jako kapitan — przeszedł od Tarnopola do Sandomierza. Tu zdobył swoją sławę i nazwę pułku sandomierskiego za udział w zaciętych walkach. Dalej poleciał pod Częstochowę, Katowice, wreszcie do Czechosłowacji, a 9 maja, w dniu zakończenia wojny — był w Pradze czeskiej.



Gmach Wojskowej Akademii Lotniczej im. M. Żukowskiego w Moskwie, założonej w r. 1922.



Śmigłowiec dwuwirnikowy Jak-24 w czasie wyładunku desantu powietrznego na pokazach w Tuszynie.



Eskadra radzieckich MiG-ów na starcie.

Teraz dopiero ppłk Andrianow rozruszał się trochę. Stwierdziwszy, że posiada 180 wylotów bojowych na samolotach szturmowych i że epizodów walk nie pamięta, bo to już było dawno — rzuca nazwiska poległych na ziemi polskiej towarzyszy walki: generał Połbin zginął nad okrzynym Wrocławiem, pilot oficer Gulkin — bohater ZSRR — zginął przy likwidacji nacierających trzech dywizji pancernych wroga.

Czas skończyć rozmowę. Płk Andrianow pyta wychodzącego z budy startowej oficera o pułap.

— 600, 700.

Andrianow chce lecieć w chmury. Zegnami się. Właśnie od samolotów z czerwonymi gwiazdami wraca fotoreporter gazety „Znamia Pobedy”, lejtenant D. Wasiliew. „Wypstrykał” film i nlehcący potwierdził słusność tematu, który wybrałem jadąc na to lotnisko: jak żyją radzieccy żołnierze stacjonujący w Polsce, co ich najbardziej interesuje, jak czują się z dala od swej ojczyzny.

Wasiliew mówi do oprowadzającego nas majora:

— Mechanicy pytają, kiedy rozpoczniemy kurs języka polskiego...

A potem rozmowa schodzi na tematy zgola nie lotnicze. Żołnierze radzieccy chcą wiedzieć możliwie najwięcej o Polsce.

— Nasz pułk zakończył swój bojowy szlak w Prusach Wschodnich, przeszedł przez całą Polskę, a my do niedawna prawie nic o Polsce nie wiedzieliśmy. Aż wstyd — przyznaje się technik z czerwoną opaską na rękawie. Dzisiaj jest dyżurnym na starcie.

To samo później słyszę z ust zastępcy dowódcy pułku do spraw politycznych.

— Złe było. Nasi żołnierze nie znając polskich obyczajów nie zawsze potrafili zachować się należyte. Teraz poznajemy polskie prawa i przepisy, żeby je przestrzegać, obyczaje, żeby je szanować. Kraj obcy poznać nie jest tak łatwo. Andrianow, na przykład, przyjechał tu dwa miesiące temu. Jeszcze nie potrafi ani gazety pol-

skiej przeczytać, ani porozmawiać z kim. Nie jest więc mu na razie lekko żyć.

Zastanawiam się nad tym. Może właśnie dlatego ppłk Andrianow był w rozmowie ze mną taki małomówny.

Rozmowa schodzi na temat tradycji bojowych pułku, ludzi, którzy skropili krwią jego sztandar bojowy. Major Siewanow zginął pod Gdańskiem jak Gastello. Trafiony pociskiem artylerii przeciwlotniczej, nie mogąc dociągnąć do swoich sklerował swój samolot w kolumnie czołgów i samochodów hitlerowskich. Przyznano mu pośmiertnie tytuł Bohatera ZSRR.

I znów powracają do tego samego:

— Jesteśmy gośćmi u was, to zobowiązuje...

Wracamy do miasta z odległego, położonego wśród pól lotniska.

Mijamy chłopską furmankę i nagle kierowca zatrzymuje wóz. Wyglądam przez okno i widzę, że woźnica nie może poradzić sobie ze spłoszonymi końmi. Kierowca pochodzi z Kaukazu, z końmi jest obeznany, wyskakuje z wozu, by pomóc. Ale konie już uspokoiły się. Jedziemy dalej.

Rozmowa w samochodzie toczy się na temat ostatniej wojny. Fotoreporter Wasiliew mówi o Pokryszklinie, o tym, jak szukał autostrady pod Wrocławiem, na której Pokryszkin zrobił lotnisko i startował ze swoim pułkiem do walki.

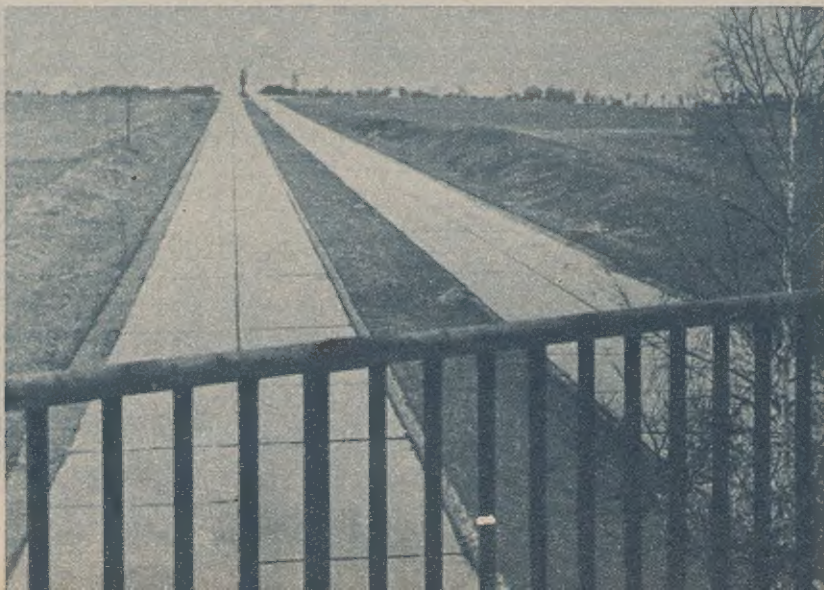
— Zrobiłem zdjęcie. Mogę wam dać, jak chcecie. Jeśli chcecie pisać o braterstwie lotników polskich i radzieckich, to takie zdjęcie będzie pasowało. Bo to jest polska autostrada i tu toczył się bój o Polskę.

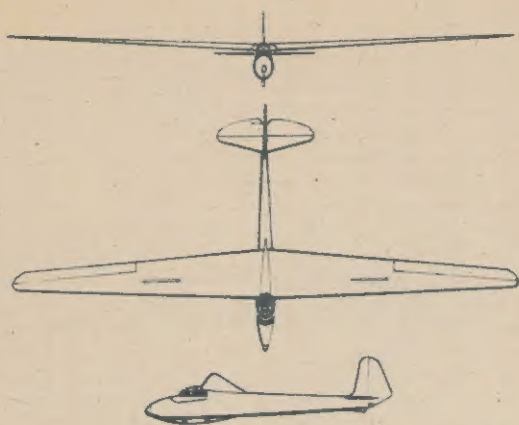
Opuszczam oddział radziecki. Towarzysze zegnają mnie bardzo serdecznie, zapraszają, abym przyjechał jeszcze kiedyś, że wtedy rozmawiać już będziemy po polsku.

BOGDAN KAZNOWSKI



Wyżej: Zaopatrywanie w paliwo samolotu odrzutowego MiG. Z prawej: Autostrada pod Wrocławiem, którą as lotnictwa ZSRR — A. Pokryszkin wykorzystał w r. 1945 jako lotnisko polowe. Foto: D. Wasiliew (3)





Szybowiec treningowy „Meise”

NRD

W roku 1953 szybownictwo NRD otrzymało jednociejsowy szybowiec treningowy — „Meise” (słkora), produkowany następnie seryjnie od 1954 r. dla potrzeb GST. „Meise” jest ulepszoną wersją znanego niemieckiego szybowca przedwojennego „Olympia”. Nowa „Meise” wykazuje dobre własności lotne i pilotażowe. Szybowiec ten jest wolnonośnym górnołotem konstrukcji całkowicie drewnianej.

Plat dwudzielny, dwudźwigarowy, kryty sklejką i płótnem. Skrzydła są wyposażone w płytki hamulcowe.

Kadłub konstrukcji półskorupowej. Usterzenie — kryte

Plano drewniane, posłala gumowe kążki amortyzujące.

Wieloletnie użytkowanie szybowca wykazało jego dobre własności w krążeniu i dobrej

stateczność. Stwierdzono również, że przy prędkości lotu 48 km/h występują lekkie drgania usterzenia, a przepadnięcie następuje przy prędkości 45 km/h. (JP)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,0 m; długość — 7,4 m; powierzchnia nośna — 15,0 m², wydłużenie — 15, Ciężary: własny — 160 kg; w locie — 225 kg; obciążenie powierzchni — 17 kg/m². Osiągi: Doskonałość — 25,5; minimalna prędkość opadania — 0,71 m/s przy prędkości — 59 km/h.

HENSCHEL Hs-123 Bombowiec nurkujący

Rozpiętość — 10,50 m (8,00 m); długość — 8,33 m; wysokość — 3,21 m. Ciężar własny — 1 400 kg; ciężar w locie — 2 110 kg. Prędkość max. — 360 km/h. Silnik: BMW 132 (830 KM). Uzbrojenie: 2 k.m. i 250 kg bomb. Załoga: 1 osoba. Rok budowy — 1935.

SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

Samoloty niemieckie (1)

JUNKERS Ju-87 B Bombowiec nurkujący

Rozpiętość — 13,80 m; długość — 10,80 m; wysokość — 4,24 m. Prędkość max. (4 500 m) — 363 km/h; zasięg — 800 km. Silnik: Jumo 211 D (1000 KM), pułap — 8 500 m. Uzbrojenie: 1—2 stałe i 1 ruchomy k.m. oraz 1×250 kg i 4×25 kg bomb. Rok budowy — 1937.

MESSERSCHMITT Me-110 B Samolot wielocelowy

Rozpiętość — 16,20 m; długość — 12,00 m; wysokość — 4,15 m. Prędkość max. (5 000 m) — 585 km/h, pułap — 11 000 m; zasięg — 1 320 km. Silniki: 2×DB 601 (2×1 150 KM). Uzbrojenie: 2 stałe + 1 ruchomy k.m. i 2 działka. Załoga: 2 osoby. Rok budowy — 1938.

JUNKERS Ju-86 K Bombowiec

Rozpiętość — 22,50 m; długość — 17,90 m. Ciężar własny — 5 140 kg; ciężar w locie — 8 200 kg. Prędkość max. — 310 km/h; pułap — 5 900 m; zasięg — 2 000 km. Silniki: 2×Jumo 205 C (2×600 KM). Uzbrojenie: 3 ruchome k.m. i 1 000 kg bomb. Załoga: 4 osoby. Rok budowy — 1936.

DORNIER Do-17 Bombowiec

Rozpiętość — 18,00 m; długość — 15,95 m; wysokość — 4,55 m. Prędkość max. — 500 km/h; pułap — 9 000 m; zasięg — 2 500 km. Silniki: 2×BMW 132 H1 (2×1 000 KM). Uzbrojenie: 3 ruchome k.m. + 100 kg bomb. Załoga: 3—4 osoby. Rok budowy — 1938.

DORNIER Do-215 Bombowiec

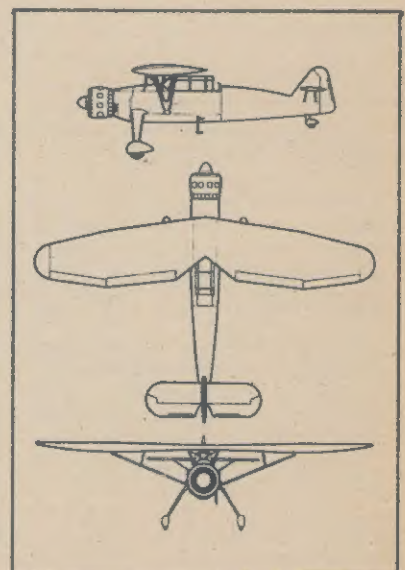
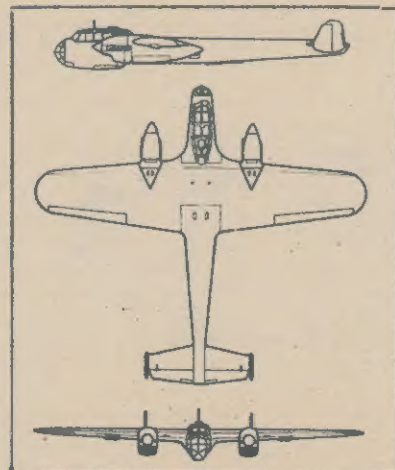
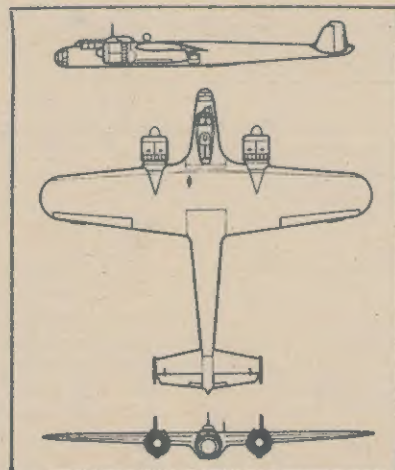
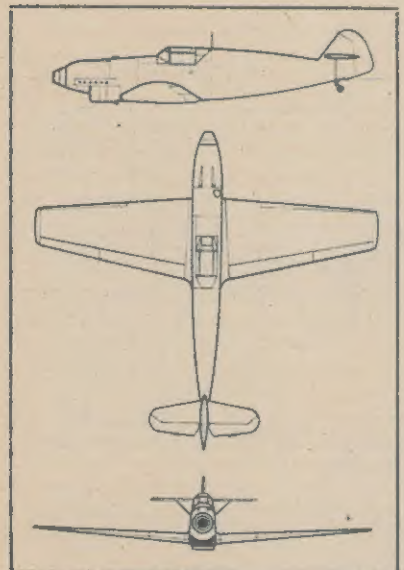
Rozpiętość — 18,00 m; długość — 15,80 m; wysokość — 4,60 m. Prędkość max. — 510 km/h; pułap — 9 000 m; zasięg — 3 000 km. Silniki: 2×DB 601 Ad (2×1 175 KM). Uzbrojenie: 4 ruchome k.m. + 600 kg bomb. Załoga: 4 osoby. Rok budowy — 1939.

HENSCHEL Hs-126 Samolot rozpoznawczy

Rozpiętość — 14,50 m; długość — 10,85 m; wysokość — 3,75 m. Prędkość max. — 370 km/h; pułap — 8 050 m; zasięg — 1 000 km. Silnik: Bramo 323 „Fafnir” (830 KM). Uzbrojenie: 1 stały + 1 ruchomy k.m. oraz bomby odłamkowe. Załoga: 2 osoby. Rok budowy — 1937.

MESSERSCHMITT Me-109 B Samolot myśliwski

Rozpiętość — 10,08 m; długość — 9,04 m; wysokość — 2,16 m. Prędkość max. (3 700 m) — 455 km/h; pułap — 10 000 m; zasięg — 500 km. Silnik: DR 600 (950 KM). Uzbrojenie: 2 działka + 2 k.m. lub 4 k.m. Załoga: 1 osoba. Rok budowy — 1938. Wersja 109 E miała silnik 1 100 KM i prędkość max. — 525 km/h. Rok budowy — 1938.



DALSZYM rozwinięciem znanej serii myśliwskich samolotów odrzutowych „MIG”, zapoczątkowanej w 1947 r. przez MIG-15, jest samolot naddźwiękowy MIG-19.

Samolot ten, pokazany po raz pierwszy na „Święcie Lotnictwa ZSRR” w 1955 r., a następnie już w większych ilościach w roku ubiegłym, wyróżnia się szeregiem ciekawych rozwiązań, przede wszystkim — silnikiem. Zdaniem rzeczoznawców zagranicznych MIG-19 jest wyposażony w dwa pojedyncze silniki odrzutowe, każdy o ciągu statycznym rzędu 3 650 kG i niezwykle małej średnicy około 0,8 m. Silniki są umieszczone obok siebie w tylnej części kadłuba. Duży ich ciąg umożliwia lot samolotu z jednym tylko pracującym silnikiem, co zwiększa zasięg działania. Równoczesna praca obu silników zapewnia MIG-19 prędkość lotu poziomego przekraczającą prędkość dźwięku jak również dużą prędkość wznoszenia.

MIG 19 jest całkowicie metalowym jednomiatem ze skrzydłami o znacznym skosie (50—60°) i profilem o bardzo małej grubości.

Kadłub z pojedynczym wlotem powietrza do silników zakończony wydutnym zderzakiem ogonowym. Usterzenie poziome płytowe, bez statecznika.

Jak podano w Moskwie zaproszonym gościom zagranicznym, samolot MIG 19 został oblatany w 1953 r. i od tego czasu jest produkowany seryjnie. (X)

Samoloty naddźwiękowe MIG-19 w przelocie nad lotniskiem w Tuszyń pod Moskwą, w dniu Święta Lotnictwa ZSRR w r. 1955.



DANE TECHNICZNE (orientacyjne)

Wymiary:				
Rozpiętość	10,1 m	Ciężar w locie	9 100 kG	
Długość	13,7 m	Osiągi:		
Pow. nośna	23,0 m²	Prędkość max.	1 360 km/h	

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAAB J-29 • SZWECJA

W 1948 r. na zlecenie lotnictwa wojskowego w zakładach Svenska Aeroplan AB przystąpiono do opracowania samolotu myśliwskiego Saab J-29 („Latająca beczka”). Celem przyspieszenia prac doświadczalnych zdecydowano się na jednoczesną budowę trzech prototypów.

W roku 1948 wystartował pierwszy prototyp J-29, a w roku 1949 rozpoczęły loty doświadczalne dwa następne. Przed rozpoczęciem produkcji seryjnej oblatany został w lipcu 1950 r. prototyp „zerowy” (czwarty). Saab J 29 jest samolotem myśliwskim klasy F-86 „Sabre” i MIG-15, budowany obecnie także w wersji szturmowej A-29 i zwładowczej S-29.

J-29 jest samolotem konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażonym w wersję seryjnej w silnik SFA „Ghost” (o ciągu 2 270 kG), produkowany w Szwecji.

Skrzydło dwudźwigarowe, o profilu laminarnym i skosie 25°. Właściwości lotne na małych prędkościach poprawiają ruchome skrzela, które chowają się całkowicie w obrysie skrzydeł po zamknięciu klap do lądowania. Płyty hamulcowe w wersji seryjnej wbudowane zostały w tylnej części kadłuba. Układ sterowania lotek wzmocniony hydraulicznie.

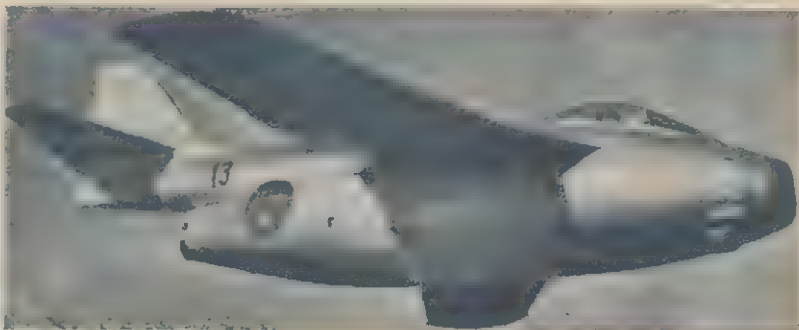
Kadłub konstrukcji szkieletowej. Ciśnieniowa kabina pilota, umieszczona nad dyszą wlotową, osłonięta jest limuzyną odsuwaną do tyłu. Fotel wyrzucany.

Podwozie trójkołowe umożliwia start z lotnisk trawiastych. Koło przednie chowane do tyłu w kadłub. Podwozie główne chowane do przodu w podłużne wnęki kadłubowe zakrywane osłonami.

Zbiorniki paliwa umieszczone w środkowej części kadłuba nad — i pod dyszą wlotową. Uzbrojenie stanowią 4 działka 20 mm umieszczone w przodzie kadłuba i podskrzydłowe pociski rakietowe.

Samoloty Saab 29, produkowane seryjnie w wersji J, A i S, stanowią obecnie podstawowe wyposażenie lotnictwa wojskowego Szwecji. (J. Pow.)

Myśliwiec odrzutowy SAAB J-29 wyglądem swym rzeczywiście przypomina „latającą beczkę”. Jego osiągi, mimo to, są godne uwagi.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:				
Rozpiętość	11,0 m	Ciężar własny	4 300 kG	
Długość	10,13 m	Ciężar w locie	6 060 kG	
Wysokość	3,75 m	Obciążenie pow.	252 kG/m²	
Pow. nośna	24,0 m²	Prędkość max.	1 060 km/h	
		Zasięg	2 700 km	



LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

W dniu 1^o czerwca jedynym wolnym portem nad Oceanem Atlantyckim był St. Jean de Luz. Jest to nadmorska miejscowość francuska tuż przy granicy hiszpańskiej, która ma małą i niedostępną dla większych statków przystań rybacką. Gdy przemęczone oddziały zaczęły tam ścigać, sytuacja wyglądała bardzo ponuro. Nad całą Zatoką Biskajską rozszalał się gwałtowny sztorm, który uniemożliwiał brytyjskim okrętom podpięcie do brzegów. Niemieckie zagony pancerne znajdowały się w tym czasie już tylko o dwie godziny drogi do portu. Żołnierze nasi, zdecydowani bronić tego ostatniego skrawka kontynentu jaki im pozostał, zaczęli budować wokół portu umocnienia i stawiać barykady przeciwczołgowe. Dowództwo ewakuacji rozważało nawet sprawę przetrzucia oddziałów polskich do Hiszpanii, gdy dojdzie do ostateczności.

Tak przeszły dwa dni. Na przystani rozłożyły się biwakami tysiące ludzi. Oprócz lotników ściganych tutaj również luźne grupy żołnierzy armii lądowej oraz pracownicy cywilni polskich instytucji z rodzinami. Wszystko to śledziło pod gołym niebem głodne, zmęczone, przemoknięte, zrozpaczone i wypatrywało oczy w poszukiwaniu sylwetek brytyjskich okrętów.

Dopiero w dniu 22 czerwca cztery brytyjskie statki, a wśród nich duży transportowiec (15 000 ton) „Arandora Star”, eskortowane przez krążownik i dwa kontrtorpedowce, zarzucały kotwice na redzie, ale burzliwe morze uniemożliwiało spuszczenie szalup.

Przeszły znowu dwie doby, koszmarnie dla stłoczonych nad brzegiem ludzi. Tłok ten o tyle się jeszcze powiększył, że w międzyczasie przybyła pociągami wysłana z Port Vendres nad Morzem Śródziemnym grupa lotników licząca około 1 500 osób, którą również należało uwzględnić w planach ewakuacyjnych.

Wreszcie w nocy z 23 na 24 czerwca Ocean uspokoił się trochę. Około 4 tej nad ranem rozpoczęła się ewakuacja. Kierowali nią bezpośrednio generał Ujejski i pułkownik Madejski ze strony polskiej, a ze strony brytyjskiej oficerowie marynarki, którzy wyławiali na molo. Ludzie brodzili po pas w wodzie, aby dojść do szalup. Sytuację utrudniała obecność kobiet i dzieci, które należało zabrać za wszelką cenę.

Około godziny 11-ej przyjechał na molo generał francuski w asyście żandarmerii i zażądał natychmiastowego przerwania ewakuacji i poddania się Polaków, twierdząc, że takie są warunki kapitulacji. Posunął się do tego stopnia, że zagroził użyciem siły. Postawa naszych żołnierzy, którzy bynajmniej nie ukrywali chęci wrzucenia pana generała wraz z jego „siłą” reprezentowaną przez żandarmerów do morza, podziałała uspokajająco na wysłannika francuskiego dowództwa. W rezultacie, po ostrej rozmowie pomiędzy generałem a władzami polskimi i brytyjskimi, ustalono, że ewakuacja skończy się o godzinie 13-tej. General nie przyjechał zresztą

już więcej i nie sprawdzał czy termin ten został dotrzymany.

Z niewielkim przekroczeniem oznaczonej godziny przetransportowano wszystkich czekających na statki. Straty, biorąc pod uwagę istniejące warunki, były minimalne. Zatonoło dwóch żołnierzy i jedna osoba cywilna. Ogólnie załadowano na statki ponad 3 000 lotników o raz kilkuset żołnierzy armii lądowej i osób cywilnych.

Podczas ładowania krążyły nad portem samoloty niemieckie, ale nie rzuciły bomb. Również ich jednostki na-

owanych zmuszają, a tym dowództwo ewakuacji z gen. Ujejskim i ptk. Madejskim na czele.

Zagrożenie na pokładach było ogromne. Trzeba tu podkreślić fakt, że spośród znajdujących się na pokładzie statku ludzi może zaledwie czwarta ich część miałaby szanse uratowania się w przypadku jakiegokolwiek awarii lub ataku torpedowego, ponieważ takie było zabezpieczenie w szalupy ratunkowe i tratwy. O kamizelkach kąpielowych o czyściwie nie było mowy — miała je chyba tylko załoga statku. O tych jednak sprawach nikt w tym czasie nie myślał — mając tylko jedno gorące pragnienie: opuścić jak najszybciej niebezpieczne brzozi „kłępskiego sprzymierzenia francuskiego”.

Wkrótce po załadowaniu ostatnich żołnierzy „Arandora Star” podniósł kotwice i odpłynął wprost do Anglii (Liverpool) pod osłoną nocnych ciemności oraz w asyście wspomnianych już okrętów wojennych.

Dowództwo angielskie jednak zdawało sobie widocznie sprawę z tego jak „cenny” dla nich ładunek wlezie „Arandora Star” oraz jaki jest stopień przeładowania statku, ponieważ następnego dnia

tów. Już wysłał oficerów w różne strony w celu nawiązania łączności z władzami francuskimi lub z Anglikami. Ustalił kolejność ewakuacji: szeregowi, oficerowie dowódcy. Oficerowie przydzieleni do oddziałów pozostają przy nich bez względu na sytuację. Zabronił zwracać się do siebie w sprawach prywatnych i zarządził pogotowie marszowe.

Następnego dnia nadeszła wiadomość od władz francuskich, że mamy kierować się do miejscowości Port Vendres nad Morzem Śródziemnym, skąd istnieje możliwość przedostania się do Algeru. Tego samego dnia załadowano się na pociąg, aby po dwunastogodzinnej podróży przybyć do Angles-sur-Mer obok Perpignan. Wszystko, co mogło latać i miało samoloty, przybyło tam powietrzem. Lotników zakwaterowano w obozie po emigrantach hiszpańskich z wojny domowej. W blisko położonym Port Vendres znaleziono oficerów brytyjskich, którzy wysłali zaraz telegram do Gibraltaru, jednak sprawa podostawienia statków do transportu stała pod dużym znakiem zapytania.

Sytuacja była tym trudniejsza, że cały port Vendres zapchany był lotnikami francuskimi, których też chcieli wysłać do Algeru. Sprawę komplikował również fakt, że w porcie działały trzy niezależne od siebie dowództwa, które reprezentowały — francuskie lotnictwo, marynarkę i armię lądową. Najgorzej usposobiony był przedstawiciel marynarki, od którego najczęściej zależało. Powołując się na rozkaz, zakomunikował on naszemu dowództwu, że jakiegokolwiek ewakuacja Polaków jest wykluczona, gdyż zabraniana tego warunki rozjemowe.

Wiedząc o tych wszystkich trudnościach, ptk Iwaszkiewicz decyduje się ratować sytuację przynajmniej częściowo i wysyła skompletowanym naprzecde pociągiem towarowym część (około 1 500 ludzi) najbardziej wyszkolonych i najmłodszych wiekiem lotników do portu nad Oceanem Atlantyckim — St. Jean de Luz. Akcja ta, aby nie wprowadzić popłochu wśród pozostałych dokonana została w nocy i w największej tajemnicy. Wybór — z konieczności rzeczy — musiał być dokonywany całymi oddziałami organizacyjnymi (eskadrami), w których przeciętna wieku była najniższa, a wyszkolenie największe. Tak więc w grupie tej znalazły się przede wszystkim eskadry podchorążych pilotów z Lyon — Bron i Lyon — Foire oraz eskadra mechaników.

Akcja udała się. Wybrane eskadry zostały spokojnie załadowane do pociągów i po blisko dobie trwającej podróży (Perpignan — Narbonne — Toulouse — Lourdes — Bayonne) dołączyły do oczekujących już w St. Jean de Luz żołnierzy i załadowały się — jako ostatnie na statek „Arandora Star” w dniu 24 czerwca.

Na szczęście dla pozostałej w Port Vendres grupy żołnierzy przybył do dowództwa marynarki, gdzie odbywała się rozmowa, dowódca francusko-łotniczy generał Lacolle. Po burzliwej rozmowie przedstawiciele marynarki zgodzili się wreszcie na podostawienie statków.

W dniu 23 czerwca pierwsza grupa załadowała się na statek „General Chanzy”. Wraz z lotnikami weszło na ten statek kilkuset żołnierzy z polskiej Brygady Pancerniej. Statek był duży i zabrał ponad osiemset ludzi. Płynął on pod flagą francuską. Drugą grupę — liczącą około 1 000 ludzi — przyjął na następnego dnia statek brytyjski „Apapa”, a nazajutrz francuski statek pasażerski „Präsident de Flaz” zabrał resztę naszych lotników oraz kilkudziesięciu podchorążych lotnictwa francuskiego, którzy prosili o przemyślenie ich do Afryki. Lotnicy polscy poprzestali na ich zdjęcie z siebie piasek i mundury i w ten sposób przesmygliwali ich pod okiem francuskich żandarmerów, którzy z zapalem godnym lepszej sprawy pilnowali interesów Hitlera.

Ogółem wywieziono z Port Vendres około 2 000 polskich lotników oraz kilkuset pancerników Francuzów i cywilnych Polaków wraz z rodzinami.

„Apapa” popłynęła wprost do Gibraltaru, a „General Chanzy” i „Präsident de Flaz” — do Oranu.

W Oranie po nowych targach z miejscowymi władzami francuskimi ustalono, że Polacy odesłani będą pociągami do Casablanca. Po przybyciu do tej miejscowości dowództwo nasze zaczęło szukać statków, które przewoziłyby ludzi do Anglii. Były tam dwa brytyjskie transportowce, które jednak nie mogły zabrać wszystkich. Na szczęście odkryto w jednym z zakamarków portowych stary polski statek „Willi”, zaskoczony tutaj przez wybuch wojny we wrześniu 1939 roku. Był to stary gręt o zdezelowanych maszynach, zapuszczony, brudny i bez załogi. W ciągu dwóch dni skompletowano załogę oraz oczyszczono i sprawdzono — co się dało oczyścić i sprawdzić — i „Willi” była gotowa do drogi.

(DCN)

1) Zginął w Anglii w 1942 roku.



Polscy lotnicy na pokładzie transportowca „Arandora Star” w drodze do Anglii. W ścisłości i tłoku jest jednak czas i miejsce dla zorganizowania i wysłuchania koncertów. Nad Atlantykiem brzmia kujawiaki i mazurki.

Foto: M. Goszczyński

ziemne nie atakowały. Należy sądzić, że wstrząśnienie podjętowa była wyrachowaniem. Niemcy wiedzieli, że znajdą się tam kilka tysięcy nie mających odwrotu Polaków i zdawali sobie sprawę, że atak spotka się z zacietym oporem, który ich drogo może kosztować. Nie mieli zresztą ochoty wdawać się w bitwę, gdy parę godzin zwłoki rozwiąże całą sprawę bez trudności.

Pierwsza trzy statki po zabranu nie wielkiej ilości ludzi odpłynęły udając się do Gibraltaru. Ostatni został załadowany statek „Arandora Star”, który jako największy zabrał 1/3 część ewaku-

rano dołączył do niego dość duży i pułki statek transportowy, który asystował Polakom do końca ich podróży morskiej (27 czerwca).

W gorzej sytuacji znalazły się jednostki przebywające w okolicach Lyonu. Miał to być bowiem znacznie oddalone od jakiegokolwiek portu. Mieścili się tam następujące formacje: ośrodek treningowy, dywizjon szkolny, zaopatrzenie, oboz oficerski oraz oddziały robotnicze i administracyjne — razem około 3 700 żołnierzy lotnictwa wszystkich stopni.

W dniu 16 czerwca postanowiono przerzucić całe lyońskie zgrupowanie do obozu wojskowego w miejscowości La Cavallerie w departamencie Aveyron.

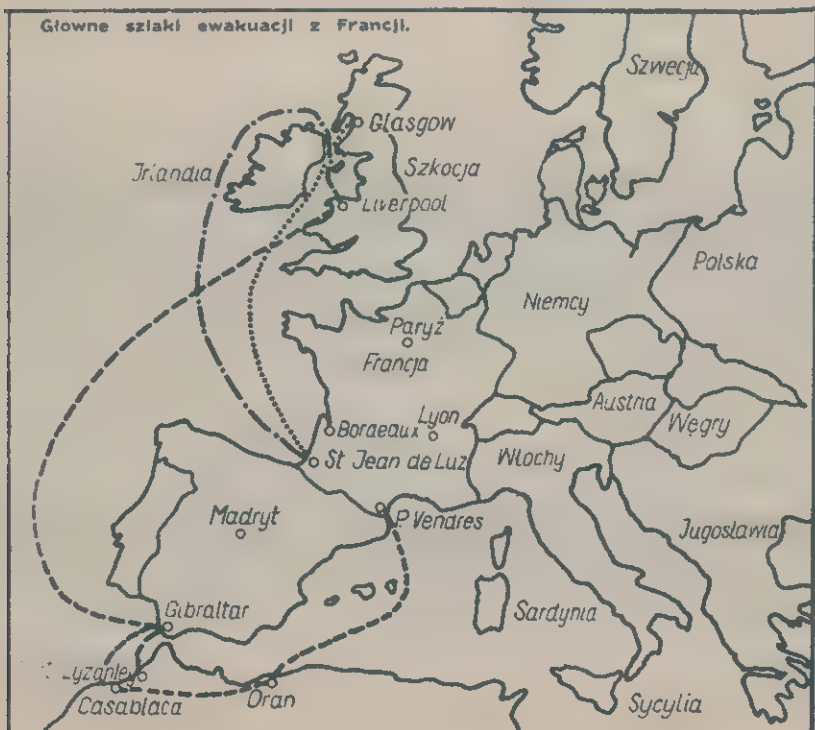
Ośrodek treningowy wysłano powietrzem. Dla pozostałych przewidziane były pociągi. Jeden z oficerów opisyuje ten okres następująco:

„Kolego godziny 14 tej przybyliśmy na stację towarową w Lyonie. Podczas wagonowania się przyszły pierwsze pogłoski o kapitulacji. Nie chcieliśmy temu wierzyć. Przecież dopiero co Reynaud mówił, że w razie konieczności, będzie walczył z kolonij, a Petain miał być jeszcze bardziej zdecydowany. Obok jadących z nami oficerów francuskich tworzyły się grupy. Nie zaprzeczali. Jeden z nich, kapitan, płakał jak dziecko. Wciąż nie mogłem uwierzyć, dopiero major Gawlikowski, który przyjechał z miasta, rozwił ostatnie nadzieje.

Ciężka i długa była ta podróż. Pociąg wókił się niemożliwie, stał godzinami na stacjach lub w polu. Po czterdziestu ośmiu godzinach, we środę dnia 19 czerwca przybyliśmy do małego miasteczka La Cavallerie, gdzie zakwaterowano nas w koszarach z dwupiętrowymi przycami.

Jakoś pod wieczór, gdy wychodziłem z naszej sali, jeden z oficerów, który leżał na górnej przyczysłuchał radia z uchem przy głośniku — zawołał na gło: „Panowie, rozkaz z Londynu!”, zaskoczył i pobiegł do dowództwa. Wkrótce potem wezwano nas na odprawę.

W dużej sali kasyna zebrał się oficerowie lotnictwa. Było nas około trzystu. Odprawę prowadził pułkownik Iwaszkiewicz. Powiedział, że rozpoczyna się nowy okres naszej tułaczki. Francja została pobita, lecz Anglia prowadzi wojnę nadal, a Polska z nią razem. Mamy rozkaz przedzierać się do por-



latałem na własne ryzyko

Napisał: LEOPOLD MARSCHAK

Ilustrował: JANUSZ GRABIANSKI

NIE tak dawno — w roku zeszłym — kiedy byłem na lotnisku w Bemowie i stałem w tłumie publiczności z zadartą głową pod kadłubem radzieckiego odrzutowca Tu-104, przypomniało mi się ni stąd ni z owąd, że właśnie na taką wysokość, tam, gdzie sięgał ten odrzutowy olbrzym, wznosił się ongiś w Warszawie pierwszy widziany przeze mnie „aeroplan”.

Było to dawno. Tak dawno, że gdybym był kobietą, nie wiem czy miałbym odwagę przyznać się publicznie, że w roku bodajże 1908 szedłem (zupełnie samodzielnie) ulicą Polną, prowadzącą wtedy na pole Wyciągów Konnych. Na tej to ulicy ujrzałem nagle dziwaczny stwór, który na obciążonych płótnem skrzydełkach wznosił się na wysokość dwóch do trzech metrów ponad płot otaczający pole, przeleciał kawałek drogi i opadł znikając nam z oczu, czemu towarzyszyły pełne podniecenia okrzyki dystygowanych pań i panów tłumnie zebranych w okolicach Pola Mokotowskiego. Ponieważ w owych latach wszystkie moje marzenia w dziedzinie komunikacji skupiały się dookoła koni i to obowiązkowo białych, przeto historyczny warszawski wyczyn rosyjskiego pilota Utocka nie wywarł na mnie większego wrażenia, chociaż latał on potem jeszcze kilka razy z większym powodzeniem.

Ale po kilku latach, już kiedy niemieckie samoloty „Taube” nadlatywały podczas wojny nad Warszawę, moje zainteresowanie dla lotnictwa wzrosło do tego stopnia, że z całą powagą zabierałem się do konstruowania modeli, których dziwaczne kształty miały w sobie coś pośredniego między łodzią podwodną a uskrzydloną żabą.

Nie pamiętam niestety dnia, kiedy po raz pierwszy znalazłem się w „prawdziwym” samolocie. Było to prawdopodobnie podczas mojej rocznej służby wojskowej w 1 pułku lotniczym. Natomiast pamiętam dokładnie inny poranek, kiedy zjawilem się przygotowany do krótkiej wyprawy dziennikarskiej w cywilnym porcie lotniczym, aby udać się drogą powietrzną do Gdańska. Port mieścił się wtedy na Polu Mokotowskim, mniej więcej tam, gdzie przebiega dziś Aleja Niepodległości. W drewnianym baraku oprócz mnie i funkcjonariusza „Aerolloydu”, który dość natarczywie przyglądał mi się z okienka, nie było nikogo więcej. Podałem kartkę na bezpłatny przelot (dziennikarski) i czekałem na załatwienie formalności, patrząc w międzyczasie przez okno na maleńki lśniący w słońcu samolotik Junkersa, któremu miałem za chwilę powierzyć swoją dziennikarską przyszłość.

Duraluminiowe czterosobowe Junkersy tylko co się pojawiły w Warszawie i były u nas ostatnim krzykiem mody w dziedzinie komunikacji lotniczej. Sprowadzili je bracia Wygard, dwaj sprytni wspólnicy, którzy pracując w nafcie mieli tak poważne wpływy w rządzie, że udało im się uzyskać koncesję dla stworzonych przez siebie linii lotniczych „Aerolloyd”.

Samoloty Wygardów miały kursować początkowo na trasach Warszawa — Lwów i Warszawa — Gdańsk, potem zasięg ich linii objął i inne większe miasta. O koncesję warto było zabiegać. Owczesny nasz rząd siedł w tej dziedzinie po linii najmniejszego oporu; zamiast tworzyć własne linie, wolał płacić od osiemnastu do dziewięćdziesięciu procent subwencji w stosunku do kosztów prywatnym właścicielom, którym interes ten oczywiście znakomicie się opłacał. „Aerolloyd” był w owym czasie dość mocno związany z lotniczym przemysłem niemieckim. Tym też tłumaczy się fakt sprowadzenia do Warszawy niezgorszych zresztą Junkersów, pierwszych samolotów z metalu.

Świetny znawca lotnictwa — Jerzy Osipiński, w swojej niestety mało rozpowszechnionej książce „Transport lotniczy”, podaje fakt dający wiele do myślenia, że jednym z instruktorów niemieckich, którzy pomagali w organizacji „Aerolloydu” w Polsce, był nie kto inny, jak sam pan Milch, późniejszy zastępca „wielkiego Goeringa”.

Wróćmy jednak do owego poranka na lotnisku mokotowskim. Urzędnik wziął mój bilet, otworzył wielką księgę, coś w niej zanotował, po czym położył ją przede mną i rzekł drewnianym głosem:

— Niech pan podpisze.

— Gdzie?

— O tu, w tym miejscu. Oświadczenie...

Czytałem i włosy stanęły mi dęba na głowie. Miałem oto poświadczyć własnoręcznym podpisem, że „lot przedsięwziętem na własną odpowiedzialność i żadnych pretensji do „Towarzystwa” rościć nie będę, jeżeli...” Musiałem mieć dość niewyraźną minę, bowiem urzędnik się roześmiał.

— To nic, zwykła formalność — pocieszył mnie, zamknął okienko i razem ruszyliśmy do samolotu.

Pilotem był młody, wysoki, szczupły mężczyzna o sympatycznej twarzy i rudawych włosach. Przedstawiliśmy się sobie, jako że byłem jego jedynym pasażerem. Usłyszałem nazwisko: Klemens Długaszeński, które później wiele razy miało obijać mi się o uszy w związku z milionowymi jubileuszami jednego z najświetniejszych pilotów PLL „Lot”. Nie wiem, co mnie podkuśliło, aby lecieć wtedy nie w kabinie, ale obok

pilota. Może perspektywa spędzenia prawie trzech godzin samemu wśród czterech pasażerskich fotelików odstraszyła mnie swoją monotonią, dość, że w skórzanej lekkiej kurteczce i ofiarowanym mi kombinezonie wiloczyłem się na fotel obok pana Klemensa, nasunąwszy na głowę jakiś hełm z nausznikami.

Z wrażeń tej podróży sprzed bodaj trzydziestu laty pozostało mi w pamięci niewiele. Pilot nie był, zdaje się, zbyt zachwycony tak bliskim sąsiedztwem pasażera (pamięta pan, panie Klemensie?), zamiast którego wolałby widzieć na pewno mechanika i odpowiadał monosylabami, kiedy nadrywając głos, aby przekrzyczeć warkot jedynego, ale za to bardzo głośnego silnika, telefonowałem mu do ucha zapytania w rodzaju: „A co to za miasto?”, „A gdzie teraz jesteśmy?”, „Kiedy wylądujemy?”.

Zwłaszcza to ostatnie pytanie powtarzało się tym częściej, im bardziej kostniałem z zimna. Pragnąłem nawet w pewnej chwili przedostać się do pustej kabinki, niestety, w samolotach tego typu wejście do niej w czasie lotu było niemożliwe. Po trzech godzinach gładko wylądowaliśmy w Gdańsku. Uściskałem dłoń Długaszeńskiego i powiedziałem, że było cudownie, ale do Warszawy już wrócilem koleją.

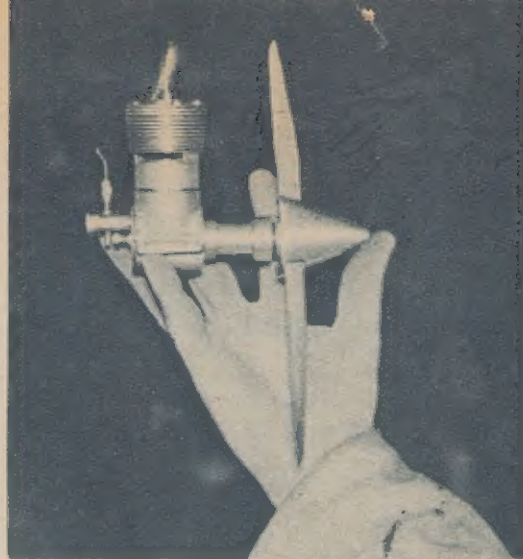
Z pewnym rozrzewnieniem wracam dziś do tych nie tak bardzo odległych czasów, kiedy podróż powietrzną trzeba było odbywać „na własne ryzyko”. Nie powstrzymało to przecież nikogo od latania i zmusiło władze rządowe do zajęcia się już poważnie sprawą lotnictwa cywilnego. Do roku tysiąc dziewięćset dwudziestego piątego istniał „Aerolloyd”, po czym zmieniło go towarzystwo o bardziej polskiej nazwie „Aerolot” i wreszcie 1 stycznia tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku rozpoczęły swą działalność Polskie Linie Lotnicze „Lot”.

Dziennikarze wiernie sprzyjali rozwojowi lotnictwa; powstał Klub Sprawozdawców Lotniczych, który energicznie szkolił swoich członków i popularyzował zagadnienia lotnictwa, a ze swej strony „LOT” wprowadził ten chwalebny zwyczaj, że na otwarcie każdej nowej linii krajowej czy zagranicznej leciało mniej przedstawicieli tak zwanych resortów, a za to wielu dziennikarzy, z czego pożytek dla lotnictwa i dla prasy był obustronny.

No i wreszcie — samolot komunikacyjny wyszedł spod opieki „ciuchci”. Przypomniał mi ten zakrawający na anegdotę fakt Jerzy Osipiński w swej wspomnianej już książce. Oto w tysiąc dziewięćset dziewiętnastym roku, kiedy Polska przystępowała do konwencji paryskiej — rząd nie wiedząc, gdzie ulokować sprawę lotnictwa komunikacyjnego, uznał, że najbardziej pokrewny będzie: Wydział Kolejek Wąskotorowych w Ministerstwie Komunikacji, gdzie też lotnictwo cywilne w Polsce rozpoczęło swój start.

A dziś istnieją transportowe samoloty olbrzymie, w których mogłaby się zmieścić cała ciuchcia wraz z samowarkiem. No nie?





Utalentowany konstruktor

Andrzej Rachwał — członek pracowni lotniczej Pałacu Młodzieży — Katowice w czasie prób silnika RA 10 cm³ (świeca żarowa). Przy śmigle o średnicy 240 mm i skoku 145 silnik miał 13 200 obr./min (mierzone obrotomierzem optycznym). Powyżej — zdjęcie silnika RA 10 cm³.

Foto: St. Młitis — Katowice

PIERWSZA IMPREZA W 1957 ROKU

Dnia 10 marca odbędą się w Katowicach na boisku Pałacu Młodzieży indywidualne zawody modeli na wlezi.

Regulamin zawodów

1. Startują modele:
 - kat. A — modele szybkie do 2,5 cm³
 - kat. B — modele akrobacyjne
 - kat. C — modele redukcyjne.
2. Modele wykonują po 3 punktowane starty — do punktacji bierze się najlepszy wynik.
3. Długość linek:
 - kat. A — 11,37 m.
 - kat. B — 11,37 m.
 - 13,10 m.
 - kat. C — 11,37 m.
 - 13,10 m.
 (Wymiar boiska nie zezwala na użycie w poszczególnych kategoriach linek wg FAI).
4. Modele mogą posiadać dowolne silniki — zarówno krajowe jak i zagraniczne.
5. Silnik jest obsługiwany przez zawodnika lub pomocnika z tej samej modelarni — czas startowy 5 minut.
6. W zawodach może brać udział każdy modelarz, bez względu na wiek i posiadany stopień wyszkolenia.
7. Koszty utrzymania pokrywa startujący (lub instytucja delegująca).
8. Nagrody zostaną zakupione z opłaty w wysokości 15 zł od kategorii (np. zawodnik startujący w trzech kategoriach płaci 45 zł), którą należy przelać — co jest równoznaczne ze zgłoszeniem — do dnia 1.III. 1957 r. na adres: Jan Tomaszewski — Katowice, ul. Żwirki i Wigury 32/21. Na przekazie należy podać kategorię modeli, którym zawodnik startuje.
9. Przyjazd zawodników do Pałacu Młodzieży — Katowice 10.III. br. od godziny 5.00 — 8.30.

NIE ZAPOMINAJMY O TEAM RACING-U!

C O to jest „team racing”? W dosłownym tłumaczeniu tego tak popularnego w świecie modelarskim angielskiego określenia — wyścig zespołowy. W Polsce znamy tę koncepcję raczej ze słyszanych, a nie z widzanych próbami dawno temu na zawodach w Zakopanem oraz podczas „Pucharu Granicy Pokoju” w Zgorzelcu (1955) nie spotyka się amatorów tej ciekawej dyscypliny. Tak się u nas jakoś dzieje, że gdy wspomnieliśmy o wyścigu, to natychmiast słyszemy całą masę argumentów, że u nas szkoda sobie tym głowę zawracać, bo nie ma silników, które by chciały się „wyścigowo” zapalać, że potrzebna silników z zapłonem żarowym i w ogóle... szkoda lez. Uprzedzenie to jest dziwne i zupełnie niesłuszne i jeśli go nie przezwyciężymy, to za parę lat w dziedzinie modeli na wlezi przestaniemy się w ogóle liczyć na arenie międzynarodowej. Uparto twierdzenie, że tylko „żarówka” nadają się do tego celu, zbija najlepiej fakt, że Anglicy prawie w 100% używają do team racing'u klasy A swych silników samozapłonowych o pojemności 2,5 cm³ i dopiero w ostatnich miesiącach, chcąc dogonić Amerykanów, konstruowali „wyścigową „piatkę” nowy silnik żarowy „Eta 29”. Angielscy modelarze masowo latają w wyścigu przy pomocy E. D. Racer'a i Oliver Tiger'a i osiągają nim bardzo po-

ważne wyniki, natomiast w dziedzinie klasycznych modeli szybkich przeszli prawie wyłącznie na „żarówki”.

Kto był w Zgorzelcu podczas kompromitującego dla nas wyścigu — widział, że i niemieckie „Willo” zapalały dosłownie na rozkaz”. Dlaczego więc ta ułparta niechęć do konkurencji, która jak się już w świecie poważnie mówi, niedługo zastąpi zbyt wyidealizowaną dyscyplinę modeli szybkich podobnych do wszystkiego, tylko nie do samolotu?

A więc najpierw parę słów o tym, na czym ten wyścig polega. Zespół składa się z pilota i mechanika. W wyścigu bierze równocześnie udział kilka zespołów i wszystkie modele latają na raz po tym samym kręgu.

Według ostatniej uchwały komisji FAI dopuszczają się ze względów bezpieczeństwa najwyżej 3 modele, podczas kiedy dotąd w Ameryce latało ich nie raz aż 51 „Karuzela” tak by wymagała naturalnie nie tyle opanowania i rutyny w prowadzeniu modeli. W klasie A (do 2,5 cm³) każdy model musi przelecieć 10 km, w klasie B (do 5 cm³) 10 mil angielskich. Czas mierzy się od pierwszego startu do momentu pokonania przewidzianego dystansu. Np. w klasie B wynosi to 140 okrążeń. Zbiorniki paliwowe są regulaminowo ograniczone i posiadają pojemność w klasie A — 10 lub 15 cm³.

w klasie B — 30 cm³ (1 uncja paliwa). Modele muszą posiadać podwozie stałe, całkowicie okapotowany silnik — z wyjątkiem frunby kompresyjnej lub głowicy świecy żarowej, zamkniętą kabinę z umieszczoną wewnątrz makietą pilota. Po wyczerpaniu się porcji paliwa model lądować i mechanik w „wyścigowym” iście tempie tankuje zbiornik na nowo, zapala silnik i wypuszcza model do dalszego lotu. Jak z tego widać, o powodzeniu decydują głównie następujące czynności: przedkość modelu, niezawodny silnik, ekonomiczne zużycie paliwa, no i... dobry „mechanik”. Komisja FAI, doceniając rolę „mechanika” w team racing'u ustaliła ostatnio, że przy lotach rekordowych zdobywcą tytułu jest nie tylko prowadzący model

ale równocześnie i jego mechanik, tak jak w wypadku szybówców dwuosobowych.

Posłuchajmy teraz co na temat wyścigu zespołowego pisze jeden z „ojców” team racing'u Amerykanin Bob Lutker. Podaje on, że konkurencja ta narodziła się w roku 1950 w kalifornijskim klubie FAST. W tymże roku rozegrano pierwszy oficjalny wyścig podczas zawodów o Puchar Goodear'a oraz wstawiono go do programu Mistrzostw USA w Dallas. Brało w nim udział tylko 5 zespołów, ale konkurencja ta z miejsca wzbudziła o gromne zainteresowanie, zwłaszcza wśród widzów. W roku 1951 podczas kolejnych Mistrzostw USA zwyciężył Bob Lutker, kończąc 10 mil w czasie 10 minut i 34 se-

kund. Model jego zapalony w silnik ze świecą żarową, Torpedo 29 (5 cm³), wylatywał prędkością 140 km/h. W tym wyścigu startowało już 18 zespołów. Najlepszy dotąd czas na 10 mil w klasie B (5 cm³) osiągnął w Chicago w 1954 Amerykanin Georg Moir — poniżej 8 minut. Bob Lutker twierdzi, że możliwe jest na tym dystansie wyśrubowanie czasu poniżej 7 minut, co dałoby około 140 km/h prędkości przeciętnej.

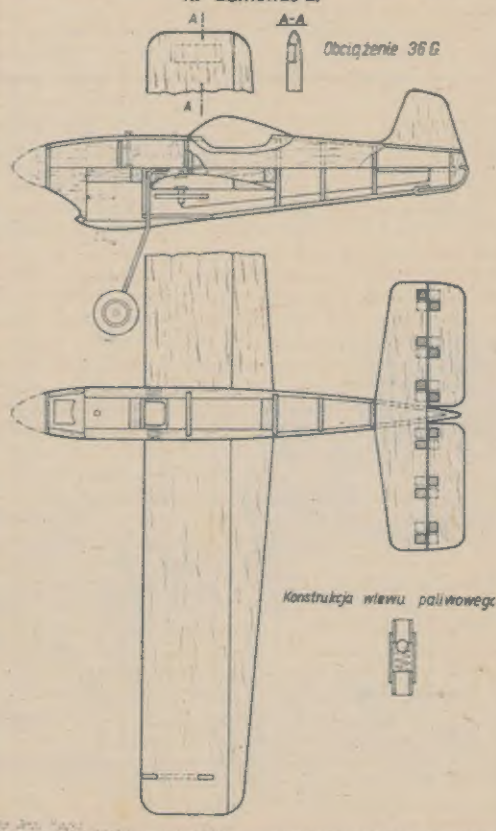
Nie zapominajmy jednak, że „mechanik” Lutkera potrafił dość do takiej doskonałości, że od momentu lądowania do ponownego startu zużywał aż... 5 sekund. Brzmi to trochę jak bajka, niemniej jest prawdą. Na ostatnim Kryterium Europy w klasie A w wyścigu na 10 km osiągnęli silnikami samo-

zapłonowymi (E. D. Racer i Oliver Tiger) o pojemności 2,5 cm³ przeciętną szybkość powyżej 100 km/h. Jak widać, prędkości przeciętne uzyskiwane w wyścigu jest niewiele znowu mniejsza od polskich wyników modeli... szybkich na dystansie 1 km. Fakt ten powinien dużo powieścić naszym „tygrysom” o szybkich modelach.

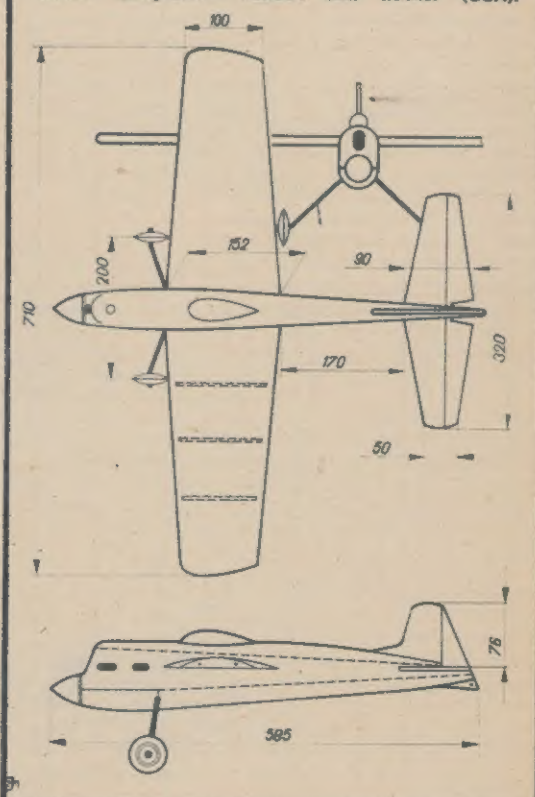
Bezsprzecznie warto i u nas zająć się wyścigiem zespołowym, biorąc pod uwagę choćby tylko moment atrakcyjności tej konkurencji dla przeciętnego widza, który cały czas ma możliwość obserwowania pasjonującej walki zespołów. Na zakończenie mała prośba: w roku 1957 nie zapomnijmy o wyścigu zespołowym!

W. ZIELEWICZ

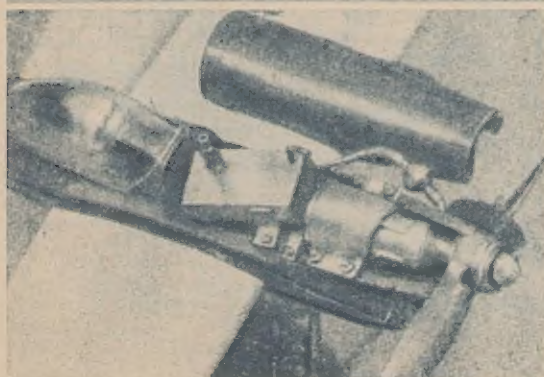
Model „Time Traveller” konstr. Anglika R. Edmonds'a.



Model „Migrator” konstr. Bob Lutker (USA).



Instalacja silnika i zbiornika paliwa w modelu „Traveller”.



AEROKLUBOW

Z PRAC ZARZĄDU APRL

W dniu 1 lutego br. odbyło się spotkanie pomiędzy kolegiem redakcyjnym „Skrzydlatej Polski” a Zarządem APRL. Tematem obopólnych narad było dalsze zacieśnienie współpracy oraz skoordynowanie wspólnych wysiłków, w celu popularyzowania lotnictwa sportowego na obecnym etapie. Zarząd APRL doceniając w pełni trudności tygodnika „Skrzydlatej Polski” postanowił — w miarę swych możliwości — pomóc redakcji z możliwie jak najdalej idącą pomocą. Postanowiono m. in. włączyć do pisma wkładkę APRL o tematyce szkoleniowo-metodycznej i instruktażowej, w której mają być zamieszczane również bieżące biuletyny APRL.

DZIĘKI osobistym interwencjom członków Zarządu APRL — Państwo Komisja d/s planu inwestycyjnego na rok 1957 przyznała dla celów lotnictwa sportowego limit inwestycyjny w wysokości 13 mln złotych na dokonanie budowy kilku hangarów oraz zakup szybowców i sprzętu pomocniczego. Wobec wysokich cen szybowców kwota ta nie zabezpiecza, niestety, w pełni naszych potrzeb, wskutek czego musimy w dalszym ciągu szukać sposobów i dróg w kierunku rozwiązania naszej ciężkiej sytuacji sprzętowej. Należy zaznaczyć, że obecnie lotnictwo sportowe posiada o 100 szybowców kadłubowych mniej, niż miało ich w roku 1952 — przy stale wzrastającej liczbie pilotów szybowcowych w aeroklubach regionalnych. W dążeniu do rozwiązania palącego problemu sprzętowego Zarząd APRL finalizuje rozmowy z zainteresowanymi resortami (Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, Instytut Lotnictwa, Zarząd Sprzętu Lotnictwa Sportowego itp.), celem znalezienia rozsądnej drogi zmierzającej przede wszystkim do obniżenia cen szybowców i wyłagarek. Warto wspomnieć, że podpisana przez LP2 umowa z ZSLS na zakup wyłagarek typu „Zubr” określa cenę jednostkową 105 tys. zł. (III).

Każda zatem konkretna inicjatywa (a na taką inicjatywę ze strony aeroklubów i szkół Zarząd APRL bardzo liczy) idąca w kierunku rozwiązania problemu sprzętowego spotka się z dużym poparciem Zarządu. Z wielkim uznaniem po-

witana zostaje więc inicjatywa WSK Świdnik, gdzie załoga WSK dla swojego Aeroklubu Robotniczego zamierza wybudować kilka szybowców Mucha-100.

Również remonty szybowców we własnych warsztatach okręgowych w Krośnie i Warszawie są już realizowane. Cena jednostkowa remontów w okręgowych warsztatach APRL w Krośnie jest znacznie niższa niż w ZSLS, co stwarza nadzieję na znaczną poprawę sytuacji na tym polu.

OPRACOWANY przez Biuro Zarządu APRL projekt preliminarny budżetowego lotnictwa sportowego na rok 1957 był przedmiotem dyskusji na ostatnim posiedzeniu Zarządu. Szczególną uwagę zwrócono na stronę dochodów własnych. W związku z ciężką sytuacją gospodarczą państwa i w najlepszym pojętym interesie własnym aeroklubu regionalnego i szkoły powinny ze szczególną troską zająć się sprawą maksymalnego zwiększenia własnych dochodów. Możliwość na tym polu są duże, a pełne ich wykorzystanie stworzy konieczność przesłanki odciążenia budżetu państwa, co jest patriotycznym obowiązkiem całego aktywnego lotniczego.

ZARZĄD APRL jest poważnie zainteresowany faktami, sygnalizowanymi z różnych stron kraju, o niedotrzymaniu przez niektóre ZW LP2 zasad uchwały podjętej wspólnie przez Prezydium Zarządu Głównego LP2 i Zarząd APRL w sprawie podziału majątku pomiędzy LP2 a APRL. Zgodnie z podjętą wspólnie uchwałą ostateczny podział majątku miał nastąpić do dnia 31 stycznia br., co niestety z winy LP2 nie nastąpiło. Sprawa ta szczególnie opornie przebiega na terenie województw: bydgoskiego, poznańskiego, wrocławskiego, krakowskiego i lubelskiego. Podział centralnych magazynów w Warszawie również przebiega nieprawidłowo, przy dużych oporach ze strony LP2.

Zarząd APRL przedsięwziął konieczne kroki, celem możliwie jak najszybszego zakończenia tego bądź co bądź palącego problemu, utrudniającego w poważnym miarze realizację właściwych zadań szkoleniowo-sportowych i propagandowo-popularyzatorskich.

tek.

Biuletyn APRL Nr 242

ZATWIERDZENIE REKORDÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

WYSOKOŚĆ

Klasa C-1-c (samoloty o ciężarze 1000—1750 kg)

ANDRZEJ ABLAMOWICZ, na samolocie TS-8 „Bies”, z silnikiem WN-3 o mocy 320 KM, ciężar samolotu 1392 kg, w Warszawie, dnia 28 grudnia 1956 r.

7084 m

Klasa C, grupa II (samoloty z silnikami o działaniu pośrednim). Wysokość z ciężarem handlowym 1000 kg

ANDRZEJ ABLAMOWICZ — pilot, członkowie załogi: Zbigniew Kostecki i Mieczysław Siemak, na samolocie CSS-12 z dwoma silnikami Argus-411 o mocy 600 KM każdy, w Warszawie, dnia 27 grudnia 1956 r.

6524 m

KOMISJA SPORTOWA AEROKLUBU PRL

Na wniosek Przewodniczącego Komisji Sportowej Aeroklubu PRL, ob. Adama Zientka, Zarząd Aeroklubu PRL zatwierdził następujący skład Komisji Sportowej Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej: Z-ca Przewodniczącego — ob. Tadeusz Rejniak.

Członkowie: inż. Andrzej Ablamowicz, mgr. Jerzy Adamek, ob. Zbigniew Chrońnik, prof. Franciszek Janik, ob. Władysław Niestoj, mgr. inż. Witold Rychter, mgr. inż. Justyn Sandauer, inż. Ryszard Witkowski.

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU P.R.L.

(Tadeusz REJNIAK)

Warszawa, dnia 15 stycznia, 1957 r.

DNIA 27 stycznia br. w ośmiu aeroklubach regionalnych odbyły się Walne Zgromadzenia poświęcone wyborom nowych władz statutowych. Poniżej podajemy skład zarządów tych aeroklubów, które wiadomości te nam nadesłały.

OPOLE

Prezes: Bertold Polak, wiceprezes: Włodzimierz Poleszczuk i Borys Stachurski, członkowie: Janusz Michor, Marian Kochanowski, Telesfor Szulc i Józef Zabiński. Komisja Rewizyjna: Teodor Czech, Janina Romanczuk i Ernest Krystek. Sąd Koleżeński: Józef Stawiszynski, Bernard Krupa i Robert Lukas.

LESZNO

Prezes — Stanisław Krzeminski, wiceprezes: Józef Rorbach i Marian Bartłomiej, członkowie: Stanisław Gapiak, Jerzy Rajewski i Bronisław Milaszewski. Komisja Rewizyjna: Zygmunt Nowak. Sławomir Ryszel i Jerzy Przybyła.

MIELEC

Prezes — inż. Wasil, wiceprezes: Tylik i inż. Zalewski, członkowie: Gołbowski, Dziatowski, inż. Winnicki i Furmanik. Komisja Rewizyjna: mgr. Włodek, inż. Kuć i inż. Brodzik. Sąd Koleżeński: inż. Mroczkowski, Rzewuski i Dziatowski.

NOWY TARG

Prezes — Zbigniew Chądze, wiceprezes — Jan Marczak, sekretarz — Tadeusz Wiśniewski, skarbnik — Huboń, Sąd Koleżeński: Baścik, Falkerzan i Przybyliński.

ŚWIDNIK

Prezes — mgr inż. Józef Kańczugowski, członkowie: Zdzisław Gołbowski i Bronisław Ratajczak. Komisja Rewizyjna: inż. Józef Wojciechowski, Janusz Gac, Józef Dzierżgwa, Eugeniusz Mycek, Bolesław Majerczyk. Sąd Koleżeński: mgr inż. Wit Prusnowski, Antoni Grabowski, Wojciech Trawiński, mgr inż. Jacek Makles i Klimkiewicz. (B. R.)

Jak Wam podobają się te legitymacje?

Zarząd Aeroklubu PRL przystąpił obecnie do opracowania projektów legitymacji dla członków aeroklubów i szkół lotniczych. Chodzi o to, żeby wzory odpowiadały założeniom statutowo-organizacyjnym aeroklubów regionalnych i szkół lotniczych, a także były gustowne i praktyczne. W tym celu APRL za pośrednictwem „Skrzydlatej” przedstawia miłośnikom lotnictwa dwa projekty legitymacji członkowskich.

Pierwszy (patrz wzór zamieszczony obok) — ma okładkę uszytą z materiału, oklejona płótnem koloru niebieskiego. Napisy i znaczki APRL wytłaczane złocone. Format 7,4 x 10,8 cm. Dane wewnątrz legitymacji dotyczą: daty wstąpienia do aeroklubu. Drugi projekt nadesłany przez Aeroklub Krakowski przedstawia oprawę z masy winidurowej koloru niebieskiego z emblematem APRL lub aeroklubu regionalnego (do uzgodnienia z uwagą na koszt matrycy). Treść legitymacji oprócz zasadniczej, przedstawionej w projekcie pierwszym, wprowadza nowe pozycje: notatki organizacyjne: przeznaczone na zagadnienia związane np. z dodatkowymi opłatami na budowę ośrodków, sprzętu itp.; funkcje orga-

nizacyjne; uzyskane uprawnienia, tytuły (komisarz sportowy, komisarz techniczny, członek honorowy aeroklubu itp.); praca w lotnictwie — odznaki aeroklubu, pilota, skoczka, modelarza itp.; praca w lotnictwie — dotyczy to stanowisk zajmowanych w lotnictwie sportowym z punktu widzenia charakteru pracy (instruktorzy, mechanicy i posiadacze kwalifikacji. Spe-

cialne miejsce przeznacza się na przedstawienie praw i obowiązków członka aeroklubu wg obowiązującego statutu.

Projekt legitymacji dla członków wspierających zrzeszonych szczególnie w kołach lotniczych przedstawia pojedynczą kartkę w formacie 10,8 x 7,3 cm o dwustronnym nadruku. Znaczek APRL średnicy 50 mm umieszczony w środku legitymacji, koloru niebieskiego dla mło-

dzieży szkolnej i złotego dla dorosłych. Termin ważności legitymacji określa się na jeden rok. Jednorazowa opłata w momencie jej wydawania wynosić będzie — dla dorosłych 12 zł, dla młodzieży 6 zł. Uwagi i propozycje swoje na temat projektów legitymacji prosimy przesyłać w terminie do dnia 28.II.1957 r. na adres: Wydział Propagandy APRL — Warszawa, ul. Długa 52 pokój 30.

Tak wygląda jedna strona projektu legitymacji członka wspierającego (poniżej). Na stronie drugiej będzie umieszczony emblemat APRL. Z prawej — projekt okładki legitymacji członkowskiej.

PRAWA I OBOWIĄZKI CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH

§ 5 Statutu

Członkowie wspierający mają prawo korzystać z urządzeń Stowarzyszenia oraz usług i uprawnień przyznanych im przez władze Stowarzyszenia oraz uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu z prawem przemawiania.

§ 6 Statutu

Członkowie Stowarzyszenia są zobowiązani:

- a) przestrzegać postanowień statutu, regulaminów, uchwał i zarządzeń Władz Stowarzyszenia
- b) brać udział w pracach Stowarzyszenia, dbać o jego rozwój.

Cena zł

Ważna na rok

195.....

„SKRZYDLATA POLSKA” — TYGODNIK LOTNICZY

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, telefon 6-61-01

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: Jerzy R. Konieczny — redaktor naczelny, Jerzy Zarębski — sekretarz redakcji, Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staron, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek. Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisy i ilustracje niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE



SZYBOWIEC LILIENTHALA W MOSKWIE



W skrócie

500 tysięcy samolotów

Taką liczbę nowoczesnych modeli wykonanych z tworzyw sztucznych (do samodzielnego sklejania) wyprodukowała jedna z firm amerykańskich. Chodzi konkretnie o model samolotu odrzutowego „Thunderstreak”, który jest najpopularniejszym myśliwcem w USA.

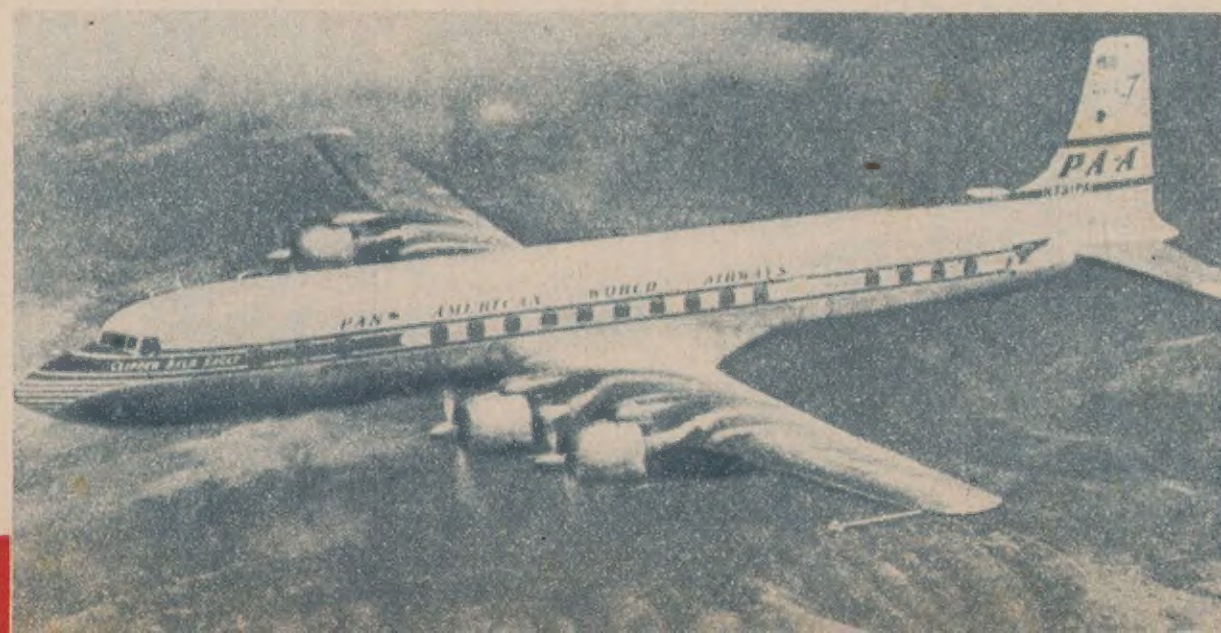
Fauvel w NRF

Szybowiec bezogonowy Fauvel'a AV 36, budowany z licencji w NRF, odbył pomyślnie próby homologacyjne z podstawowej akrobacji. Podczas prób przekroczone prędkość 300 km/h. A.

Wypadki i pogoda

75 000 samolotów prywatnych w Ameryce wylatyło rocznie dwa razy więcej godzin od wszystkich samolotów transportowych. Za kilka lat ilość ich wzrośnie do 100 000. Już obecnie, na skutek „ścisku” w powietrzu, zachodzą dzień nie co najmniej 3 wypadki uniknięcia zderzenia w ostatejniej chwili. Najpewniej czują się piloci w locie bez widoczności ziemi, gdy samolot jest prowadzony drogą radiową. Na 65 zderzeń w powietrzu, jakie miały miejsce w ostatnich latach, większość zdarzyła się przy pięknej pogodzie. A.

SAMOLOT Brytyjskich Linii Lotniczych Douglas DC-7C przeleciał 31 stycznia trasę Nowy Jork — Londyn w 8 godzin 26



Spotkanie nad Biegunem Północnym

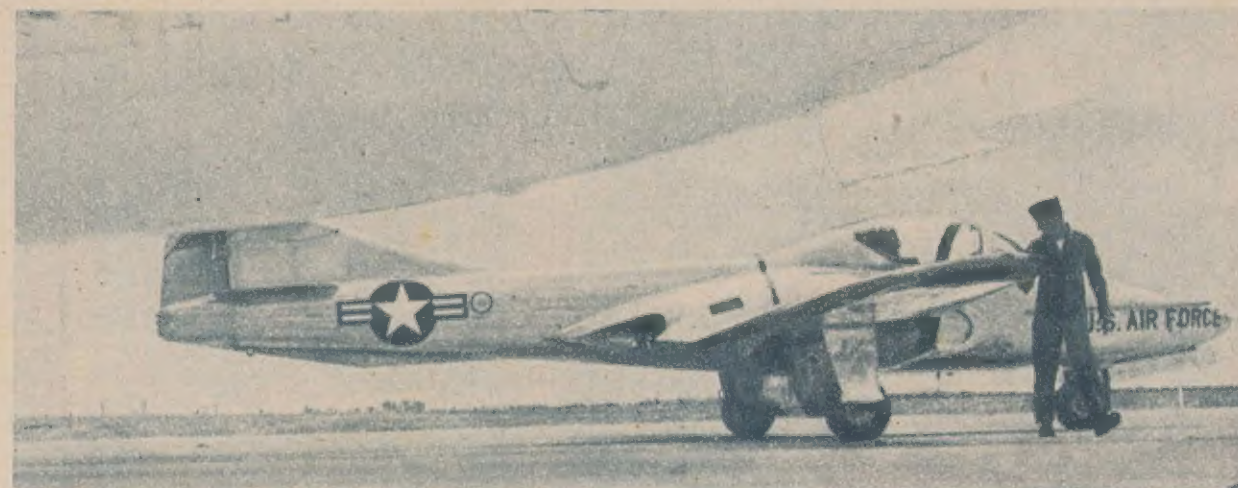
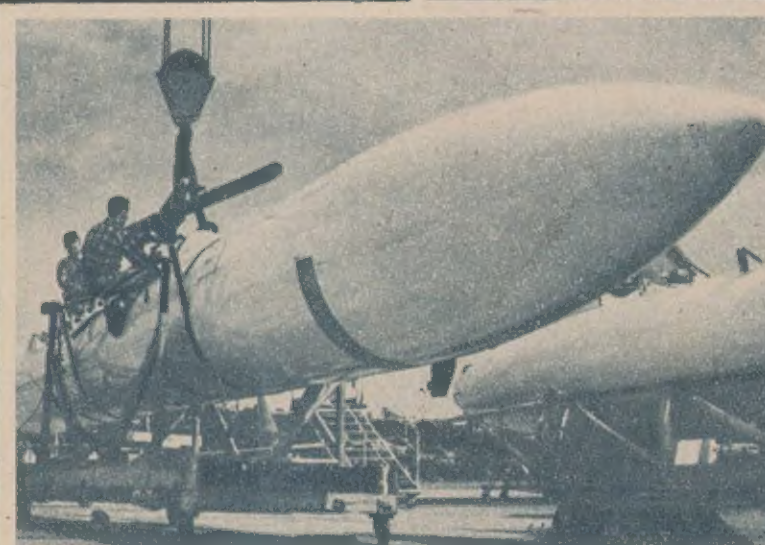
W dniu 24 lutego br. światowe lotnictwo pasażerskie zanotuje doniosłe wydarzenie, mianowicie otwarcie bezpośredniej komunikacji samolotowej między Kopenhagą a Tokio via geograficzny Biegun Północny.

A oto garść interesujących szczegółów, publikowanych przez prasę szwedzką w związku z zapowiadzianym uruchomieniem nowej linii. Będzie ona prowadziła z Kopenhagi ponad Szpicbergenem, Biegunem Północnym do Anchorage na Alasce, gdzie nastąpi uzupełnienie paliwa, a dalej ponad Wyspami Kurylskimi do Tokio. Towarzystwo SAS przeznacza na tę linię samoloty typu „DC-7”, które całą trasę długą 12 894 km będą przebywały w ciągu niecałych 30 godzin.

Stolice skandynawskie mają już wprowadzić połączenie lotnicze z Tokio. Jest ono jednak o 3 700 km dłuższe, a lot trwa nie 30, lecz 47 godzin. Trasa ta biegnie przez Rzym, Indie i Hongkong.

W dniu 24 lutego wystartują z różnicą około 2 go-

dzin samoloty SAS z Kopenhagi do Tokio i z Tokio do Kopenhagi. Godziny startu obu samolotów obliczone zostały w ten sposób, aby o 22.30 czasu środkowoeuropejskiego oba „DC-7” spotkały się dokładnie nad Biegunem Północnym. W locie inauguracyjnym wezmą udział tylko osoby oświadczone oficjalnie (m. in. ministrowie spraw zagranicznych Szwecji, Danii i Norwegii) oraz dziennikarze i radiooperatorzy.



TRAGEDIA W GÓRACH

C cały świat poruszony był tragiczną śmiercią dwóch studentów podczas wspinaczki na Mont Blanc, w grudniu ub. roku. Ekspedycja ratunkowa wyposażona w śmigłowiec francuski Alouette mimo ogromnego poświęcenia załogi sama znalazła się w ciężkich opalach tak, że dopiero drugi śmigłowiec mógł uratować członków ekspedycji ratunkowej. Na zdjęciu — obok szpitala w Chamonix następuje wyniesienie pilota Bian'ca (jednego z bohaterów ratowników) z pokładu Alouette.

J. ORŁOWSKI
donosi z Anglii

Zbiorniki na rekord

Najlepsze wyobrażenie o rozmiarach samolotu B-52 (sławnego z ostatnio wykonanego lotu dookoła świata) daje to zdjęcie, które przedstawia zapasowe zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydłami. Pojemność zbiorników nie została dotychczas opublikowana.

Szkolny samolot USAAF

Lotnictwo wojskowe USA (USAAF) używa do szkolenia pilotów samolotu Cessna T-37 „Jet Gunner”. Napęd samolotu stanowią dwa silniki odrzutowe Continental J-69 o ciągu 420 kg każdy. Instruktor i uczeń siedzą obok siebie. Prędkość około 640 km/h, ciężar w locie 2 763,3 kg. Zdjęcie tego samolotu dopiero niedawno dopuszczono do publikacji.

GIORGIO APOSTOLO
donosi z Mediolanu

ZMOTORYZOWANY „KANGUR”

Dwumiejscowy szybowiec włoski „Canguro” wytwórni SAI Ambrosini zaopatrzono ostatnio w silnik typu Ambrosini P-25 o mocy 22 KM. Silnik o układzie „boxer” umieszczono nad skrzydłami na metalowym wysięgniku.

IŁ-14 w NRD

W NRD rozpoczęto seryjną produkcję samolotów IŁ-14 z licencji radzieckiej. Ostatnio oblatano pierwszy samolot tego typu wykonany w nowopowstałych zakładach lotniczych w Dreźnie. Na zdjęciu obok hala montażowa.

